

ABSCHNITT 3
NOTVERFAHREN

Absatz	Seite
3.1 Allgemeines	3.1
3.2 Klarlisten für Notverfahren	3.2
3.3 Motorbrand beim Anlassen	3.7
3.4 Motorausfall beim Start	3.7
3.5 Motorausfall im Flug	3.8
3.6 Landung mit stehendem Motor	3.10
3.7 Feuer im Flug	3.11
3.8 Oeldruckabfall	3.11
3.9 Hohe Oeltemperatur	3.12
3.10 Abfall des Kraftstoffdrucks	3.13
3.11 Fehler im elektrischen System	3.13
3.12 Trudeln	3.14
3.13 Offene Kabinentür	3.14
3.14 Rauhlaufender Motor/Vergaservereizung	3.15

3.1 ALLGEMEINES

Dieser Abschnitt enthält empfohlene Verfahren für Notfälle, die beim Anlassen des Motors, beim Start oder im Fluge auftreten können. Diese Verfahren sind als beste Gegenmaßnahme unter den hier beschriebenen Bedingungen zu betrachten, sie sollen aber das vernünftige Urteilsvermögen und den gesunden Menscherverstand nicht ersetzen. Notfälle treten bei modernen Flugzeugen meistens unerwartet auf, und das richtige Verhalten mag nicht immer gleich erkennbar sein, deshalb sollte sich der Pilot mit den hier beschriebenen Notverfahren ausreichend vertraut machen.

Eine Einweisung für Notfälle und das Verhalten in besonderen Fällen ist Teil der Pilotenausbildung und soll durch diese Anweisungen nicht ersetzt werden. Sie geben dem Piloten jedoch die Möglichkeit, sein Wissen zu ergänzen, da die Notverfahren nicht für alle Flugzeuge gleich sind.

Notverfahren im Zusammenhang mit der zusätzlichen Ausrüstung sind dem Abschnitt 9 zu entnehmen.

Der erste Teil dieses Abschnitts enthält Klarlisten in denen die Sofortmaßnahmen bei verschiedenen Notsituationen aufgeführt sind und bei deren unmittelbaren Anwendung möglicherweise größerer Schaden vermieden wird.

In dem folgenden Teil des Abschnitts werden dann, zum besseren Verständnis, ausführliche Informationen für die einzelnen Notsituationen gegeben.

3.2 KLARLISTEN FÜR NOTFÄLLE

ON = EINSCHALTEN OFF = AUSSCHALTEN

MOTORBRAND BEIM ANLASSEN

Anlasser	weiter drehen lassen
Gemischhebel	Leerlauf-Stop
Elektrische Kraftstoffpumpe	OFF
Tankwahlschalter	OFF

Flugzeug verlassen, wenn Motorbrand anhält.

MOTORAUSFALL BEIM START

Bei noch ausreichender Startbahnlänge normale Landung durchführen.

Sonst: Sichere Geschwindigkeit beibehalten. Nur flache Kurven machen, um Hindernissen auszuweichen. Landeklappen der Situation entsprechend einstellen.

Ist bereits eine ausreichende Flughöhe erreicht um ein Wiederanlassen zu versuchen:

Sichere Geschwindigkeit beibehalten	
Tankwahlschalter	anderer Tank
Elektrische Kraftstoffpumpe	prüfe ON
Gemischhebel	prüfe REICH
Vergaservorwärmung	ON
Anlaßeinspritzer	verriegelt

Kann der Motor nicht wieder in Betrieb gesetzt werden, "Landung mit stehendem Motor" durchführen.

MOTORAUSFALL IM FLUG

Tankwahlschalter	anderer Tank
Elektrische Kraftstoffpumpe	ON
Gemischhebel	REICH
Vergaservorwärmung	ON
Motorüberwachungsinstrumente	prüfen,
	ob Ursache für Motorausfall angezeigt
Anlaßeinspritzer	prüfe, verriegelt

Ist kein Kraftstoffdruck angezeigt überprüfen, ob der Tankwahlschalter auf eine Tank, der Kraftstoff enthält geschaltet ist.

Sobald der Motor läuft:

Vergaservorwärmung	OFF
Elektrische Kraftstoffpumpe	OFF

Falls der Motor nicht wieder in Betrieb gesetzt werden kann, Flugzeug auf eine Geschwindigkeit von 87 MPH (76 KTS) IAS trimmen und Notlandung vorbereiten.

PIPER PA 28-181

LANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR

Geeignetes Landefeld suchen.

In Vollkreisen sinken, bis eine Gegenanflugposition in 1000 ft GND erreicht ist, dann normalen Anflug durchführen.

Wenn das Landefeld sicher erreicht werden kann, Geschwindigkeit auf 76 MPH (66 KTS) IAS verringern, um eine kürzest mögliche Landung durchzuführen.

Das Aufsetzen sollte mit der geringst möglichen Geschwindigkeit und voll ausgefahrenen Landeklappen erfolgen.

Kurz vor dem Aufsetzen:

Zündschalter	OFF
Hauptschalter	OFF
Tankwahlschalter	OFF
Gemischhebel	Leerlauf-Stop
Fest anschnallen.	

FEUER IM FLUG

Prüfen, woher das Feuer kommt.

BRAND IN DER ELEKTRISCHEN ANLAGE (RAUCH IN DER KABINE)

Hauptschalter	OFF
Frischlufthdüsen	öffnen
Kabinenheizung	OFF
So schnell wie durchführbar landen.	

MOTORBRAND

Tankwahlschalter	OFF
Gashebel	ziehen, unterer Anschlag
Gemischhebel	Leerlauf-Stop
Elektrische Kraftstoffpumpe	OFF
Magnetschalter	OFF
Hauptschalter	OFF
Warmluft	OFF

In einen steilen Sinkflug gehen um das Feuer auszublenden, Landung mit stehendem Motor durchführen. Nach der Landung nicht wieder anlassen. Erhöhte Brandgefahr!

OELDRUCKABFALL

Landen sobald wie möglich

Auf Landung mit stehendem Motor vorbereitet sein. (Insbesondere bei rasch ansteigender Öltemperatur.)

KRAFTSTOFFDRUCKABFALL

Elektrische Kraftstoffpumpe ON
 Tankwahlschalter prüfen, ob auf Tank mit Kraftstoff gestellt

HOHE OELTEMPERATUR

Landen, auf den nächsten Flugplatz und die Ursache feststellen.
 Auf Landung mit stehendem Motor vorbereitet sein.

FEHLER IM ELEKTRISCHEN SYSTEM

ALT-Anzeige leuchtet:
 Amperemeter zur Bestätigung kontrollieren

Bei Nullanzeige:
 ALT-Schalter OFF

Belastung des Bordnetzes verringern
 Alternator-Schutzschalter prüfen
 ALT-Schalter ON

Falls der Fehler nicht behoben ist:
 ALT-Schalter OFF
 Belastung des Bordnetzes verringern
 Sobald wie möglich landen.

Die Stromversorgung erfolgt jetzt ausschließlich durch die Batterie. Mit totalem Ausfall der Stromversorgung rechnen.

Überlastung (Mehr als 20 Ampere über der normalen, bekannten Belastung)

Bei Flugzeugen mit verbundenem BAT/ALT-Schalter
 Belastung des Bordnetzes verringern
 dann:
 ALT-Schalter OFF
 Sobald wie möglich landen.

Die Stromversorgung erfolgt jetzt ausschließlich durch die Batterie. Mit totalem Ausfall der Stromversorgung rechnen.

Bei Flugzeugen mit getrennten BAT- und ALT-Schaltern
 ALT-Schalter ON
 BAT-Schalter OFF

Ist die Alternatorbelastung jetzt geringer:
 Belastung des Bordnetzes verringern
 Sobald wie möglich landen.

PIPER PA 28-181

ANMERKUNG: Wegen der höheren Spannung und Störungen in der Funkanlage, sollte der Betrieb bei ALT-Schalter ON und BAT-Schalter OFF ausschließlich auf Systemfehler beschränkt bleiben.

Ist die Alternatorbelastung jetzt nicht geringer:

ALT-Schalter OFF
BAT-Schalter wie erforderlich
Sobald wie möglich landen.

Die Stromversorgung erfolgt jetzt ausschließlich durch die Batterie. Mit totalem Ausfall der Stromversorgung rechnen.

TRUDELN BEENDEN

Gashebel	Leerlauf
Querruder	neutral
Landeklappen	eingefahren
Seitenruder	Vollausschlag gegen Trudelrichtung
Steuerhorn	voll drücken
Seitenruder	neutral, sobald die Drehungen aufhören
Steuerhorn	weich in Normallage

OFFENE KABINENTÜR

Sind die obere, wie auch die untere Verriegelung offen, wird die Tür etwas aufklappen, wodurch die Fluggeschwindigkeit etwas verringert wird.

Um die Tür im Flug zu schließen:

Fluggeschwindigkeit auf 100 MPH (87 KTS) IAS verringern.

Kabinenlüftung	schließen
Sturmfenster	offen
obere Verriegelung	offen
untere Verriegelung	verriegeln
obere Verriegelung	öffnen, Tür etwas aufdrücken und heftig zu schlagen, obere Verriegelung einrasten

Slippen in Richtung der offenen Tür erleichtert das Verriegeln.

⁺ ab Werk-Nr. 28-7790001, an der Armstütze ziehen und gleichzeitig untere Verriegelung schließen.

VERGASERVEREISUNG

Vergaservorwärmung	ON
Gemischhebel	ruhigster Motorlauf

RAULAUFENDER MOTOR

Vergaservorwärmung

ON

Läuft der Motor nach einer Minute immer noch rauh:

Vergaservorwärmung

OFF

Gemischhebel

ruhigster Motorlauf

Elektrische Kraftstoffpumpe

ON

Tankwahlschalter

anderer Tank

Motorüberwachungsinstrumente

prüfen

Zünd/Magnetschalter

L dann R zurück BOTH

Läuft der Motor auf einem der Magnete zufriedenstellend, Gemisch reich und den Flug auf dem Magnet fortsetzen und auf dem nächsten Flugplatz landen. Auf Notlandung vorbereitet sein.

Die folgenden Abschnitte geben zusätzlich und ausführliche Informationen über die mögliche Ursache der Notfälle und die entsprechenden Gegenmaßnahmen.

3.3 MOTORBRAND BEIM ANLASSEN

Ein Motorbrand während des Anlaßvorgangs ist meistens das Ergebnis übermäßigen Kraftstoff-einspritzens. Die erste Maßnahme ist deshalb, zu versuchen den Motor anzulassen, um den überschüssigen Kraftstoff dem Motor zuzuführen.

Brennt der Motor bevor er läuft, den Gemischhebel in Leerlauf-Stop-Stellung bringen, Vollgas geben und den Motor mit dem Anlasser weiterhin durchdrehen. Läuft der Motor bereits, Betrieb fortsetzen. Beides soll dazu führen das Feuer in den Motor zurückzubringen.

Falls das Feuer jedoch länger als einige Sekunden anhält, Flugzeug verlassen und mit den wirkungsvollsten, verfügbaren externen Mitteln löschen.

Der Tankwahlschalter, der als Brandhahn arbeitet, sollte vor den Verlassen des Flugzeugs in die OFF- und der Gemischhebel in die Leerlauf-Stop-Position gebracht werden.

3.4 MOTORAUSFALL BEIM START

Die zutreffenden Maßnahmen bei einen Motorausfall während des Starts richten sich nach den herrschenden Umständen.

Bei einer, für eine komplette Landung, noch ausreichenden Startbahnlänge eine normale Landung durchführen.

Bei nicht ausreichender Startbahnlänge, sichere Geschwindigkeit beibehalten und in flachen Kurven eventuellen Hindernissen ausweichen. Die Landeklappen können den Erfordernissen entsprechend ausgefahren werden, sollten jedoch beim Aufsetzen ganz ausgefahren (40°) sein.

Reicht die Flughöhe aus um ein Wiederaanlassen des Motors zu versuchen, auf jeden Fall eine sichere Fluggeschwindigkeit beibehalten.

Den Tankwahlschalter auf einen anderen Tank der Kraftstoff enthält schalten und prüfen, ob die elektrische Kraftstoffpumpe eingeschaltet ist der Gemischhebel sich in Stellung "REICH" befindet, der Anlaßeinspritzer verriegelt ist und die Vergaservorwärmung eingeschaltet.

Erfolgt der Motorausfall aufgrund eines leeren Tanks, können nach dem Tankumschalten bis zu 10 Sekunden vergehen, bis die leeren Kraftstoffleitungen wieder gefüllt sind.

Kann der Motor nicht wieder in Betrieb gesetzt werden, "Landung mit stehendem Motor" durchführen (siehe Abschnitt 3.6).

3.5 MOTORAUSFALL IM FLUG

Ein Motorausfall während des Fluges ist häufig die Folge unterbrochener Kraftstoffzufuhr, sobald die Kraftstoffversorgung wieder hergestellt ist, wird der Motor wieder normal arbeiten.

Tritt der Motorausfall in geringer Flughöhe auf, sofort eine Notlandung vorbereiten (siehe Landung mit stehendem Motor), dabei eine Geschwindigkeit von 87 MPH (76 KTS) IAS beibehalten.

Bei ausreichender Flughöhe kann ein Wiederanlassen versucht werden, dazu Tankwahlschalter auf einen anderen Tank, der Kraftstoff enthält schalten, die elektrische Kraftstoffpumpe einschalten (ON) den Gemischhebel auf reiches Gemisch, (ganz nach vorne schieben) die Vergaservorwärmung ON und kontrollieren ob der Anlaßeinspritzer verriegelt ist.

Die Anzeige der Triebwerksinstrumente prüfen, ob sie möglicherweise Auskunft über die Ursache des Motorausfalls geben. Ist z.B. kein Kraftstoffdruck angezeigt, sicherstellen daß der Tankwahlschalter auf einen Tank geschaltet ist der Kraftstoff enthält.

Sobald der Motor wieder läuft, Vergaservorwärmung und die elektrische Kraftstoffpumpe ausschalten. Falls der Motor nicht wieder in Betrieb gesetzt werden kann, muß eine Notlandung eingeleitet werden.

Wenn es die Zeit erlaubt, folgendes versuchen:

Zündschalter auf "L" dann auf "R" und zurück auf "BOTH" (beide). Gas- und Gemischhebel in entgegengesetzte Stellung bringen, eventuell war das Gemisch zu reich oder zu arm. Einen anderen Kraftstofftank versuchen, falls Wasser im Kraftstoff ist dauert es einige Zeit bis es durchgelaufen ist, das Mitlaufen der Luftschaube im Fahrtwind kann danach den Motor wieder in Betrieb setzen. Die Kraftstoffdruckanzeige ist dabei normal.

Erfolgte der Motorausfall aufgrund eines leeren Tanks, können nach den Tankumschalten, bis zu 10 Sekunden vergehen bis die leeren Kraftstoffleitungen wieder gefüllt sind.

3.6 LANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR

Nach dem Motorausfall das Flugzeug auf 87 MPH (76 KTS) IAS, der Geschwindigkeit für den besten Gleitwinkel, trimmen und ein geeignetes Landefeld suchen. Falls es Zeit und Flughöhe gestatten und Versuche den Motor wieder anzulassen erfolglos waren, die Karte auf Flugplätze in der unmittelbaren Umgebung prüfen. Die Klimaanlage muß, falls eingebaut, ausgeschaltet (OFF) sein. Die Passagiere oder der Copilot sollten zur Unterstützung des Piloten eingesetzt werden z.B. um eine Bodenfunkstelle über die Schwierigkeiten und die eingeleiteten Maßnahmen zu unterrichten.

Ist ein geeignetes Landefeld gefunden, in Vollkreisen bis in die Gegenanflugposition auf 1000 ft GND sinken um dann einen normalen Anflug zu beginnen. Wenn das Landefeld mit Sicherheit erreicht werden kann, die Fluggeschwindigkeit auf 76 MPH (66 KTS) IAS bei ausgefahrenen Landeklappen verringern um eine kürzest mögliche Landung durchführen zu können. Übermäßige Höhe kann durch größere Vollkreise, Benutzung der Landeklappen, Slippen oder gleichzeitige Anwendung dieser Verfahren verringert werden.

Das Aufsetzen sollte immer mit der geringst möglichen Geschwindigkeit und voll ausgefahrenen Landeklappen erfolgen.

Kurz vor dem Aufsetzen Gas- und Gemischhebel in Stop-Stellung bringen, Tankwahlschalter, Zündung und Hauptschalter OFF, fest anschnallen.

3.7 FEUER IM FLUG

Dieses Flugzeug hat keine Feuerwarnanlage. Feuer an Bord kann deshalb nur durch Rauch, unnormalen Geruch oder Hitze in der Kabine bemerkt werden. Es ist unbedingt nötig, sofort den Ursprung des Feuers, anhand der Instrumentenanzeige, Art des Rauches oder andere Anzeichen festzustellen, um die erforderlichen Gegenmaßnahmen zu treffen.

Wichtig! Sofort prüfen woher das Feuer kommt.

Bei Rauch in der Kabine, kann ein Brand in der elektrischen Anlage vermutet werden. Dann, Hauptschalter und Kabinenheizung ausschalten (OFF) und alle Frischluftdüsen voll aufdrehen. Eine Landung sollte, sobald wie möglich durchgeführt werden. Im Falle eines Motorbrands, Tankwahlschalter OFF (AUS) Gas- und Gemischhebel in Leerlauf-Stop-Stellung, Kabinenheizung OFF (AUS) und wenn es das Gelände zuläßt sofort landen.

Anmerkung: Die Möglichkeit eines Motorbrands im Flug ist sehr gering. Das o.g. Verfahren ist sehr allgemein, deshalb bleibt es dem Piloten, das nach seiner Meinung, Beste unter gegebenen Umständen zu tun.

3.8 ABFALL DES OELDRUCKS

Der Oeldruck kann teilweise oder vollständig abfallen. Ein teilweiser Abfall zeigt meistens ei-

ne Störung im Oeldruckregulierungs-System an, und eine Landung sollte so schnell wie möglich durchgeführt werden um die Ursache festzustellen und Motorschäden zu vermeiden. Ein vollständiger Ausfall der Oeldruckanzeige kann durch Oelverlust oder einen Fehler im Anzeigegerät entstehen. Wie auch immer, zum nächsten Flugplatz fliegen, Höhe beibehalten und auf Motorausfall vorbereitet sein, weil der Motor, wenn das Anzeigegerät nicht defekt ist, plötzlich stehen bleibt. Die Leistungseinstellung nicht unnötig verändern, da das den Motorausfall beschleunigen kann.

Unter Umständen kann es nötig sein, außerhalb eines Flugplatzes zu landen, auch wenn der Motor noch läuft besonders, wenn außer Oeldruckverlust, noch eine erhöhte Oeltemperatur und Oelqualm festgestellt wird und kein Flugplatz in unmittelbarer Nähe ist.

Bei Motorausfall, Verfahren "Landung mit stehendem Motor" durchführen.

3.9 HOHE OELTEMPERATUR

Eine unnormale hohe Oeltemperaturanzeige kann durch niedrigen Oelstand, beschädigtem Oelkühler defekten oder falsch angebrachten Luftleitblechen oder einem Fehler in Anzeigegerät verursacht werden.

Ein ständiges schnelles Ansteigen der Oeltemperatur ist das Anzeichen einer Störung, deshalb sollte auch die Oeldruckanzeige auf Durckabfall beobachtet werden. Auf jeden Fall auf den nächsten Flugplatz landen und die Ursache der Störung feststellen lassen.

3.10 ABFALL DES KRAFTSTOFFDRUCKS

Wenn Anzeichen von Kraftstoffdruckabfall vorliegen, die elektrische Kraftstoffpumpe einschalten (ON) und prüfen, ob der Tankwahlschalter auf einen Tank der Kraftstoff enthält geschaltet ist.

Ist die Störung nicht auf einen leeren Tank zurückzuführen, die motorgetriebene Pumpe und das Kraftstoff-System sobald wie möglich überprüfen lassen.

3.11 FEHLER IM ELEKTRISCHEN SYSTEM

Eine Nullanzeige des Amperemeters und das Aufleuchten der Alt-Anzeige in der Warnleuchtenreihe sind die Anzeichen für den Ausfall des Alternators. Bevor das folgende Verfahren durchgeführt wird, prüfen, ob tatsächlich eine Nullanzeige vorliegt oder nur eine niedrige Anzeige, dieses läßt sich durch Einschalten zusätzlicher Stromverbraucher, z.B. Landescheinwerfer, feststellen. Nimmt die Anzeige nicht zu, zunächst die Belastung des Bordnetzes reduzieren und die Alternator-Schutzschalter überprüfen, dann versuchen das Überstromrelais wieder in Betrieb zu setzen. Dazu den ALT-Schalter für 1 Sekunde OFF, dann wieder ON. Falls der Fehler durch Überspannung hervorgerufen wurde (16,5 Volt oder mehr) führt diese Verfahren zur Behebung des Fehlers.

Erfolgt jedoch weiterhin keine Anzeige, oder wenn die Schutzschalter wieder herausspringen, ALT-Schalter OFF und die Belastung des Bordnetzes auf das absolute notwendige Mindestmaß verringern, denn jetzt wird die elektrische Leistung der Batterie entnommen. Sobald wie möglich landen.

Überlastung (mehr als 20 Ampere über der normalen, bekannten Belastung)

Eine unnormale, hohe Alternatorbelastungsanzeige kann durch eine leere oder defekte Batterie oder einen anderen Defekt in der Anlage auftreten. Bei einer leeren Batterie sollte die Anzeige nach 5 Minuten langsam zurückgehen, sonst die Belastung durch Ausschalten der nicht unbedingt benötigten Geräte verringern.

Kann die Überlastung bei Flugzeugen mit verbundenem BAT/ALT-Schalter nicht beseitigt werden, ALT-Schalter - OFF und sobald wie möglich landen. Die Stromversorgung erfolgt jetzt ausschließlich durch die Bordbatterie, deshalb mit komplettem Stromausfall rechnen.

Bei Flugzeugen mit getrenntem BAT- und ALT-Schaltern zunächst den BAT-Schalter OFF, wenn die Anzeige sich verringert, dann den BAT-Schalter ON und das Amperemeter überwachen. Wenn die Anzeige nicht

innerhalb von 5 Minuten sinkt, BAT-Schalter wieder OFF und sobald wie möglich landen. Die Stromversorgung erfolgt jetzt ausschließlich durch den Alternator.

ANMERKUNG: Wegen der höheren Spannung und Störungen in der Funkanlage, sollte der Betrieb mit eingeschaltetem Alternator und ausgeschalteter Batterie nur, wenn unbedingt nötig, bei v.g. Systemfehlern durchgeführt werden.

3.12 TRUDELN

Absichtliches Trudeln ist mit diesem Flugzeug verboten. Bei unbeabsichtigtem Trudeln sofort den Gashebel in Leerlauf-Stellung bringen und Querruder neutral, die Landeklappen einfahren.

Das Seitenruder voll gegen die Trudelrichtung einstellen und das Steuerhorn ganz nach vorn drücken. Sobald die Drehungen aufhören, Seitenruder neutral und das Steuerhorn weich in Normalfluglage bringen.

3.13 OFFENE KABINENTÜR

Die Kabinentür ist doppelt verriegelt, daher ist die Wahrscheinlichkeit, daß beide Verriegelungen während des Fluges aufspringen gering. Sollte jedoch vergessen worden sein, die obere Verriegelung zu schließen oder sollte die untere Verriegelung nicht richtig eingerastet sein, kann die Tür teilweise aufspringen. Dies geschieht meistens während des Starts oder kurz danach. Eine offene Tür hat keinen Einfluß auf die normalen Flugeigenschaften, mit offener Tür kann eine normale Landung durchgeführt werden.

Sind beide Verriegelungen offen, wird die Tür etwas aufklappen, wodurch die Fluggeschwindigkeit geringfügig verringert wird.

Um die Tür während des Fluges zu schließen, sollte die Fluggeschwindigkeit auf 100 MPH (87 KTS) IAS verringert, alle Luftdüsen geschlossen und das Sturmfenster geöffnet werden. Ist die obere Verriegelung offen, kann sie jetzt geschlossen werden. Ist die untere Verriegelung nicht eingerastet, muß die obere Verriegelung geöffnet werden, dann die Tür etwas aufdrücken und wieder heftig zu schlagen. Die obere Verriegelung wieder schließen.

ab Werk-Nr. 28-7790001

Ist die untere Verriegelung nicht eingerastet, die Tür an der Armstütze heranziehen und gleichzeitig die Verriegelung schließen. Sind beide Verriegelungen offen erst die untere, dann die obere Verriegelung schließen.

Slippen in Richtung der offenen Tür unterstützt das Verfahren.

3.14 RAULAUFENDER MOTOR/VERGASERVEREISUNG

Bei bestimmten atmosphärischen Bedingungen und Temperaturen zwischen -5°C und 20°C kann sich, auch im Sommer, Eis im Ansaugschacht bilden, bedingt durch die hohe Luftströmung im Vergaser und der Absorption von Wärme durch den verdunsteten Kraftstoff.

Die Folge von Vergaservereisung ist ein rauher Lauf des Motors und Drehzahlabfall. Sofortiges Handeln ist notwendig, um übermäßige Vereisung zu verhindern. Deshalb sofort die Vergaservorwärmung ON.

ANMERKUNG: Eine teilweise eingeschaltete Vorwärmung kann den Zustand noch verschlechtern, da das Eis langsam schmilzt, aber im Ansaugsystem wieder gefriert. Wenn die Vergaservorwärmung benutzt wird, immer voll einschalten, ist das Eis geschmolzen, wieder ausschalten. Nur wenn ein Vergaserluft-Temperaturanzeiger eingebaut ist kann die Vergaservorwärmung teilweise eingeschaltet sein, so daß immer Plustemperaturen (grüner Bereich) angezeigt sind.

Läuft der Motor immer noch rauh, folgendes versuchen:

- Gemischhebel auf ruhigsten Motorlauf einstellen. Der Motor läuft rauh, wenn das Gemisch zu arm oder zu reich ist.
- Elektrische Kraftstoffpumpe ON.
- Tankwahlschalter auf anderen Tank, Verunreinigung des Kraftstoffs kann die Ursache sein.
- Motorüberwachungsgeräte auf unnormale Anzeige überprüfen.
- Zündschalter auf "L" dann "R" und zurück auf "BOTH (beide Magnete).

Läuft der Motor auf einem der Magnete zufriedenstellend, den Flug auf dem Magnet fortsetzen und auf dem nächsten verfügbaren Flugplatz landen.

Wenn der Motor weiterhin unruhig läuft, liegt es im Ermessen des Piloten, sicherheitshalber eine Landung durchzuführen.

ABSICHTLICH FREIGELASSEN