

NOTVERFAHREN Aeroprakt A22L2



1 Einführung

Der folgende Abschnitt beinhaltet die Beschreibung der empfohlenen Verfahren bei eventuell eintretenden Notfällen. Motorschaden und andere technisch bedingte Notfälle lassen sich vermeiden, wenn die vorgeschriebenen Verfahren zur Vorflugkontrolle und zur Instandhaltung eingehalten werden.

2 Triebwerksstörungen

2.1 Triebwerksstörung während des Startlaufs (am Boden)

1. Gashebel: Leerlauf
2. Zündschalter: AUS
3. Bremsen: nach Bedarf

2.2 Triebwerksausfall nach dem Abheben (unter 50 m AGL)

1. Geschwindigkeit: 100 km/h
2. Gashebel: Leerlauf
3. Zündschalter: AUS
4. Hauptschalter: AUS
5. Brandhähne: ZU
6. Landung: geradeaus (mit kleinen Richtungsänderungen zum Ausweichen vor Hindernissen) (niemals Kehrtkurve einleiten!)

2.3 Triebwerksausfall beim Steigflug

1. Geschwindigkeit: 100 km/h
2. Gashebel: Leerlauf
3. Zündschalter: AUS
4. Brandhähne: ZU
5. Landung: bei ausreichender Höhe zum Flugplatz zurückkehren.

2.4 Triebwerksausfall im Flug

1. Geschwindigkeit: 100 km/h
2. Zündschalter: AUS
3. Höhe und Wind: kontrollieren
4. Reichweite: schätzen ($Länge = Höhe \times G$ wobei $G = 10$ Gleitzahl)
5. Landefeld: auswählen
6. Landeanflug: einleiten Bei ausreichender Höhe Wiederanlassen des Motors versuchen (siehe Kapitel 3). Falls eine sichere Landung unmöglich erscheint, Rettungsgerät auslösen (siehe Kapitel 10)

3 Wiederanlassen des ausgefallenen Triebwerks im Flug

1. Gashebel: Leerlauf
2. Brandhähne: kontrolle ob AUF
3. Kraftstoffmenge: kontrollieren
4. Zündschalter: EIN
5. Hauptschalter: START Anmerkung Wenn der Propeller im Fahrtwind mitdreht, wird der Anlasser unter Umständen nicht benötigt.

4 Brand

1. Brandhahn beide: ZU
2. Zündung: AUS
3. Gashebel: VOLL
4. Notlandung: einleiten
5. Flugzeug: verlassen
6. Brand: löschen

5 Notlandung mit stehendem Triebwerk

1. Flügelklappen: nach Bedarf
2. Geschwindigkeit: 100 km/h (mit Klappen), 110 km/h (ohne Klappen)
3. Brandhahn beide: ZU
4. Zündung: AUS
5. Abfangen: 5 m
6. Ausschweben: 0,5 m
7. Aufsetzen: 60 km/h Maximal
8. Gleitzahl: 10

6 Ausleiten des Trudeln

Anmerkung Das Annähern an die Überziehgeschwindigkeit wird durch leichtes Schütteln des Flugzeugs und der Steuerung signalisiert. Warnung Absichtliches Trudeln ist mit diesem Flugzeug verboten.

1. Seitenruder: ENTGEGEN DER ROTATION KRÄFTIG TRETEN
2. Querruder: NEUTRAL
3. Höhenruder: LEICHT DRÜCKEN ODER NEUTRAL

Nach Ende der Drehung:

4. Seitenruder: NEUTRAL
5. Höhenruder: bei 100km/h GEFÜHLVOLL ZIEHEN UND HÖHE STABILISIEREN Das Höchstlastvielfache + 4 g und die höchstzulässige Geschwindigkeit von 210 km/h beachten!

7 Störungen der Pitot-Anlage (Staudruck) / statischen Druckabnahme

7.1 Verstopfes Pitotrohr

Symptome:

- die Geschwindigkeitsanzeige ändert sich nicht mit den Änderungen der Fluggeschwindigkeit im horizontalen Flug,
- beim Sinkflug verringert sich die Geschwindigkeitsanzeige, beim Steigflug wächst sie

Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsanzeige: nicht beachten
- im Horizontalflug: Gashebel 4100-4300 U/min → entspricht ca. 100 km/h
- im Sinkflug: Gashebel Leerlauf, Variometer 4 m/s (= 800 ft/min)
Sinken → entspricht ca. 110 km/h

7.2 Verstopfte statische Druckabnahme

Symptome:

- die Höhenmesser- und Variometeranzeigen bleiben unverändert beim Sink- und Steigflug
- beim Sinkflug erhöht sich die Geschwindigkeitsanzeige, beim Steigflug sinkt diese

Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsanzeige: nicht beachten
- Fluggeschwindigkeit nur mit Drehzahlmesser und Horizontbild kontrollieren

7.3 Funkgerätestörung

Bemerkung:

Ein Funkgerät ist optional installiert. Bei fehlendem Funkempfang bzw. Sendebetrieb prüfen:

- Funkgeräteschalter: EIN
- Eingestellte Frequenz
- Kabelverbindung des Headsets bzw. Mikrofons

Maßnahmen:

1. Lautstärke: MAX
2. Squelch: deaktivieren
3. andere Frequenzen: prüfen

8 Flüge in gefährlichen meteorologischen Bedingungen

8.1 Vereisung Warnung

Das Fliegen unter bekannten Vereisungsbedingungen ist verboten. Sollte trotz aller Vorsichtsmassnahmen eine Vereisung auftreten, ist wie folgt zu verfahren:

- Umkehren oder Flughöhe ändern, um in Temperaturen zu gelangen, bei denen die Vereisungsgefahr geringer ist.
- Landung auf dem nächstgelegenen Flugplatz planen. Bei äußerst schneller Eisbildung eine „Außenlandung“ auf einem geeigneten Gelände durchführen.

8.2 Gewitter

Warnung Das Fliegen in Gewitternähe ist verboten.

8.3 Wolken

Warnung Das Fliegen in Wolken ist verboten.

8.4 Starke Turbulenzen

- Geschwindigkeit nicht weniger als 100km/h, im grünen Bereich
- Kurven Querneigung bis 30°
- Flughöhe mindestens 100 m AGL

8.5 Gefahr von Windscherungen bei der Landung

- Anfluggeschwindigkeit 100 km/h
- Pilot bereit Vollgas zu geben (durchstarten, erneuter Anflug)

9 Aussenlandung

Im Falle einer Notlandung sind folgende grundsätzliche Maßnahmen zu treffen:

1. ein geeignetes Landfeld aussuchen
2. auf Windrichtung, Geländeneigung und Hindernisse im Anflugsektor achten
3. Landen Beim Landen in dichter und hoher Vegetation (z.B. Büschen), die Oberkante als Oberfläche für das Abfangen und Ausschweben annehmen. Bei Notwasserung oder Landungen im Wald muss das Ausschweben mit voll ausgefahrenen Klappen erfolgen. Im Wald den dichtesten Teil wählen und die Baumwipfel als Oberfläche für das Ausschweben nutzen. Bei der Notwasserung die Wasseroberfläche als Basis für das Ausschweben nutzen. Die Gurte vorher öffnen, um das Flugzeug sofort verlassen zu können.

10 Rettungsgerät

10.1 Betätigung des Rettungsgerätes

Das Rettungsgerät sollte nur in extremen Notfällen bei völligem Verlust der Kontrolle über das Flugzeuge ausgelöst werden.

1. Zündung (Motor) aus
2. Rettungsgerät auslösen durch kräftiges Herausziehen des Auslösegriffs (ca. 5 cm)
3. Brandhahn links und recht schließen
4. falls Zeit vorhanden ist, die Sicherheitsgurte nachziehen
5. Hauptschalter aus
6. Gesicht und Körper mit den Händen und Armen schützen
7. in den Sitz pressen durch Strecken der Beine

10.2 Auslösevorgang

Bei Betätigung der Zündung wird die Rakete nach oben geschossen. Bei diesem Vorgang sprengt sie den Rumpfdeckel auf, so dass der Rettungsschirm mit geringer Kraft aus dem Rumpf herausgezogen werden kann. In der Rumpfwandung sind Seile eingelegt die sich leicht herausreißen lassen. Nach der Betätigung des Rettungsgerätes ist das Flugzeug an drei Punkten aufgehängt, und kann so in einer stabilen Lage zum Boden sinken.