

EMERGENCY CHECKLISTE WARRIOR PMC / PMF

DER FOLGENDE AUSZUG AUS DEM FLUGHANDBUCH "NOTVERFAHREN"
ERSETZT NICHT DAS ORIGINAL-FLUGHANDBUCH !!!

STÖRUNG DER FADEC IM FLUG

Hinweis: Das FADEC besteht aus zwei voneinander unabhängiger Komponenten:
FADEC A und FADEC B
Gibt es im aktiven FADEC eine Störung, so wird automatisch auf das
andere FADEC umgeschaltet

EINE FADEC-LEUCHE BLINKT

- 1 Flug kann fortgesetzt werden
- 2 Andere FADEC-Leuchte beobachten
- 3 Nächstgelegener Flug- oder Landeplatz anfliegen
- 4 Fluggeschwindigkeit unterhalb 100 KIAS wählen

BEIDE FADEC-LEUCHTEN BLINKEN

Hinweis: Die Lastanzeige entspricht möglicherweise nicht dem
aktuellen Wert

- 1 Verfügbare Triebwerksleistung überprüfen
- 2 Mit einen Triebwerksaufall ist zu rechnen
- 3 Der Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
 - > Fluggeschwindigkeit unterhalb 100 KIAS wählen
 - > Nächstgelegener Flug- oder Landeplatz anfliegen
 - > auf eine Notlandung vorbereitet sein

ABNORMALES TRIEBWERKSVERHALTEN

Im Normalbetrieb ist immer FADEC A aktiv, im Störfalle schaltet das System
automatisch auf FADEC B um

Kommt es während des Fluges zu einem abnormalen Triebwerksverhalten und
schaltet das System nicht automatisch auf das FADEC B um, so besteht die
Möglichkeit, mit dem Schalter "Force B" manuell auf FADEC B umzuschalten.

Warnung: Es kann nur von der Automatikstellung auf FADEC B umgeschaltet
werden ("Force B")

- 1 Maximale Fluggeschwindigkeit 100 KIAS
- 2 Fadec-Umschalter "Force B" betätigen
- 3 Der Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
 - > Fluggeschwindigkeit unterhalb 100 KIAS wählen
 - > Nächstgelegener Flug- oder Landeplatz anfliegen
 - > auf eine Notlandung vorbereitet sein

TROCKENFLIEGEN EINES TANKS

Hinweis: Ein Trockenfliegen eines Tanks löst ein Blinken beider FADEC Leuchten aus

Warnung: Um ein Eindringen von Luft in das Kraftstoffsystem und dem damit verbundenen Schaden an der Hochdruckpumpe zu vermeiden, ist ein Trockenfliegen eines Tankes unbedingt zu verhindern !!!

Für den Fall, dass ein Tank leergeflogen wurde, ist bei den ersten Anzeichen von unzureichender Kraftstoffzufuhr wie folgt zu verfahren:

- 1 Sofortiges Umschalten des Tankwahlschalters auf Tank mit Kraftstoff
- 2 Elektrische Kraftstoffpumpe ein
- 3 Fluggeschwindigkeit unter 100 KIAS
- 4 Überprüfen der Triebwerksparameter; ansprechen des Triebwerks auf Änderung des Gashebels
- 5 Bei normalem Verhalten des Triebwerks -> Weiterflug zum nächstgelegenen Flug- oder Landeplatz

WIEDERANLASSEN DES TRIEBWERKS IM FLUG

Falls es die Zeit erlaubt, das Triebwerk im Gleitflug zu starten, ist wie folgt vorzugehen:

- 1 Fluggeschwindigkeit unter 100 KIAS
- 2 Flughöhe unter 13'000 ft
- 3 Tankwahlschalter auf Tank mit ausreichender Kraftstoffmenge
- 4 Elektrische Kraftstoffpumpe ein
- 5 Gashebel auf Leerlauf
- 6 Engine Master (bzw "IGN") AUS, dann EIN (sollte der Propeller nicht drehen, dann zusätzlich "STARTER" EIN)
- 7 Triebwerksleistung überprüfen: Gashebel 100%

Hinweis: Der Propeller wird im Normalfall weiterdrehen, solange die Geschwindigkeit über 65 KIAS liegt.
Bei offensichtlichem Blockieren des Triebwerks oder Propellers den Starter nicht benutzen.

STÖRUNGEN IN DER STROMVERSORGUNGSANLAGE

Hinweis: Der TAE 125 benötigt für seinen Betrieb eine Spannungsquelle. Fällt der Alternator aus, ist die weitere Laufzeit des Triebwerks von der Batterie und den eingeschalteten elektrischen Verbrauchern abhängig. Für eine gealterte Batterie konnte eine Triebwerksrestbetriebszeit von ca. 120 Minuten nachgewiesen werden, unter Berücksichtigung, dass nicht erforderliche elektrische Geräte ausgeschaltet werden.

ALTERNATOR "WARNING LAMPE" LEUCHTET WÄHREND DES FLUGES

- 1 Ampèremeter kontrollieren
- 2 Sicherungsautomat (bzw. Schalter) "Alternator" EIN
- 3 Nicht unbedingt erforderliche elektrische Geräte AUS
- 4 Der Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
 - > Nächstgelegener Flug- oder Landeplatz anfliegen
 - > Fluggeschwindigkeit unterhalb 100 KIAS wählen
 - > Mit einem Triebwerksausfall rechnen

AMPEREMETER ZEIGT WÄHREND NORMALEM TRIEBWERKSLAUF MEHR ALS 5 MINUTEN ENTLADUNG DER BATTERIE AN

- 1 Sicherungsautomat (bzw. Schalter) "Alternator" EIN
- 2 Nicht unbedingt erforderliche elektrische Geräte AUS
- 3 Der Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
 - > Nächstgelegener Flug- oder Landeplatz anfliegen
 - > Fluggeschwindigkeit unterhalb 100 KIAS wählen
 - > Mit einem Triebwerksausfall rechnen

TRIEBWERK-STARTVORGANG NICHT MÖGLICH, DA BATTERIE ENTLADEN

Hinweis: Das Triebwerk darf mit externer Stromversorgung gestartet werden, um mit dem Flugzeug in die Maintenance oder zu einem Ladegerät zu rollen. Die Batterie ist vor dem nächsten Flug aufzuladen oder auszutauschen. Der Ladevorgang einer komplett entladenen Batterie dauert ca. 24 Stunden.

Warnung: Ein Flug mit entladener Batterie ist nicht erlaubt !!!