

### 3. NOTVERFAHREN

	Seite
3.1. EINFÜHRUNG	3-2
3.2. ABWERFEN DER KABINENHAUBE	3-2
3.3. NOTAUSSTIEG	3-2
3.4. BEENDEN DES ÜBERZOGENEN FLUGZUSTANDES	3-3
3.5. BEENDEN DES TRUDELNS	3-4
3.6. BEENDEN DES SPIRALSTURZES	3-4
3.7. MOTORSTÖRUNG	3-4
3.8. BRAND	3-8
3.9. SONSTIGE NOTFÄLLE	3-9

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 1

### 3.1. EINFÜHRUNG

Der vorliegende Abschnitt beinhaltet eine Checkliste sowie die Beschreibung der empfohlenen Verfahren bei eventuell eintretenden Notfällen.

Da es nicht möglich ist, alle Arten von Notfällen vorherzusehen und im Flughandbuch zu berücksichtigen, sind Kenntnisse über das Flugzeug sowie Wissen und Erfahrung des Piloten bei der Lösung von auftretenden Problemen unumgänglich.

### 3.2. ABWERFEN DER KABINENHAUBE

1. Rote Verriegelungshebel - durch kraftvolles Zurückschwenken um 180° öffnen
2. Kabinenhaube - mit beiden Händen über den Kopf nach oben hinten wegdrücken

### 3.3. NOTAUSSTIEG

1. Kabinenhaube - Notabwurf
2. Anschnallgurte - lösen
3. Flugzeug verlassen

### ANMERKUNG

Bei manuellem Fallschirm nach ca. 2 Sekunden Reißleine ziehen!

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 2

### 3.4. BEENDEN DES ÜBERZOGENEN FLUGZUSTANDES

#### Verhalten im Segelflug

Bei allen Beladungszuständen, Bremsklappen ein- oder ausgefahren, Geradeausflug oder Kurvenflug, geht die Super Dimona in einen Sackflug über, in dem auch bei voll gezogenem Höhensteuer die Querruder ihre Wirksamkeit behalten.

Der Zustand ist begleitet von Weichwerden der Ruder, Schütteln und einem Anstellwinkel von 20 bis 30°.

#### ANMERKUNG

Im Sackflug steigt die Fahrtmesseranzeige wieder auf ca. 85 km/h an.

#### Verhalten im Motorflug

Siehe Verhalten im Segelflug.

Nur bei 50 - 100 % Leistung, Geradeausflug und hinterster Schwerpunktlage kann nach dem Übergang in den Sackflug bei weiterem Durchziehen des Knüppels das Flugzeug über die linke oder rechte Fläche abkippen.

#### Beenden

Der Sackflug lässt sich durch Nachlassen des Höhensteuers sofort beenden.

#### ANMERKUNG

Kippt das Flugzeug ab, ist das Höhensteuer sofort nachzulassen und das Flugzeug sanft abzufangen.

Wird das Höhensteuer weiter gezogen, so kann das Flugzeug ins Trudeln geraten.

Höhenverlust aus dem stationären Sackflug: ca. 10-20 m

Höhenverlust beim Abkippen über eine Fläche: ca. 40 m

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 3

### 3.5. BEENDEN DES TRUDELNS

1. Betätigung des Gegenseitensteuers (d.h. Vollausschlag entgegen der Drehrichtung), Höhensteuer drücken und Quersteuer neutral.
2. Nach dem Stoppen der Drehbewegung Seitenruder in Mittelstellung und Flugzeug weich abfangen.

### 3.6. BEENDEN DES SPIRALSTURZES

Es besteht keine Neigung zum Spiralsturz.

Das Standardverfahren zum Beenden eines Spiralsturzes ist folgendes:

1. Betätigung des Seitensteuers entgegen der Drehrichtung
2. Betätigung des Quersteuers entgegen der Drehrichtung
3. Flugzeug weich abfangen

### 3.7. MOTORSTÖRUNG

#### Motorstörung beim Start

1. Kraftstoffhahn - Kontrolle ob geöffnet
2. Elektrische Kraftstoffpumpe - Kontrolle ob eingeschaltet
3. Propellerverstellung - auf START
4. Zündschalter - auf "both"
5. Choke - ausgeschaltet

### WARNUNG

Läßt sich die Störung nicht sofort beheben, und gibt der Motor keine brauchbare Leistung mehr ab, so ist unter einer Höhe von 80 m über Grund eine Geradeauslandung durchzuführen.

Vor dem Aufsetzen: Kraftstoffhahn - schließen

Zündung - ausschalten

Hauptschalter - ausschalten

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 4

Anlassen des Motors bei entladener Batterie (im Flug)

1. Elektrische Verbraucher - ausschalten
2. Kraftstoffhahn - offen
3. Hauptschalter - einschalten
4. Betriebsartenwahlschalter - auf Motorflug
5. Choke - nach Bedarf einstellen
6. Leistungshebel - auf Leerlauf
7. Zündschalter - auf "both"
8. Fluggeschwindigkeit - auf 160 km/h bis 180 km/h erhöhen
9. Propellerverstellung - Griff langsam von Segelstellung auf Startstellung bringen
10. Öldruck - muß innerhalb 10 Sekunden vorhanden sein
11. Choke - nach Bedarf nachregeln
12. Drehzahl und Leistung - wie erforderlich, um Flug fortzusetzen

**WICHTIGER HINWEIS**

nach längeren Segelflügen ist eine entsprechende Höhenreserve zum Warmlaufenlassen des Triebwerkes vorzusehen.

13. Elektrische Verbraucher - einschalten
14. Flug normal fortsetzen
15. Ursache für Batterie-Entladung feststellen

**WICHTIGER HINWEIS**

der Motor wird durch Windmilling angedreht. Bedingt durch die dazu notwendige hohe Fluggeschwindigkeit ist mit einem Höhenverlust von bis zu 300 m zu rechnen. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten dürfen nicht überschritten werden.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 5

Propeller fährt nicht aus der Segelstellung.

### ANMERKUNG

Der Propeller benötigt zur Steigungsverringerng Öldruck. Der Öldruck wird durch einen Öl-Druckspeicher zur Verfügung gestellt. Wenn dieser Speicher leer ist, muß der Öldruck durch die Ölpumpe des Motors aufgebaut werden. Das Triebwerk wird mit dem Propeller in Segelstellung und Leistungshebel auf Leerlauf gestartet.

1. Elektrische Verbraucher - ausschalten
2. Kraftstoffhahn - offen
3. Hauptschalter - einschalten
4. Betriebsartenwahlschalter - auf Motorflug
5. Elektrische Kraftstoffpumpe - einschalten. Prüfen ob die rote Warnlampe nach Kraftstoffdruckaufbau verlischt.
6. Choke - nach Bedarf einstellen
7. Leistungshebel - auf Leerlauf
8. Zündschalter - auf "both"
9. Propellerverstellung - Start
10. Zündschalter - durch Rechtsdrehen anlassen, bis der Propeller auf Betriebsstellung fährt.

### WICHTIGER HINWEIS

Das Anlassen des Triebwerkes aus der Segelstellung ist möglich, führt aber zu erhöhtem Verschleiß am Triebwerk.

11. Öldruck - muß innerhalb 10 Sekunden vorhanden sein
12. Choke - nach Bedarf nachregeln
13. Drehzahl und Leistung - wie erforderlich, um Flug fortzusetzen
14. Elektrische Kraftstoffpumpe - ausschalten
15. Elektrische Verbraucher - einschalten
16. Flug normal fortsetzen
17. Nach dem Flug Ursache für den Druckverlust im Öl-Druckspeicher beheben

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 6

Motorstörung im Reiseflug

1. Kraftstoffhahn - Kontrolle ob geöffnet
2. Elektrische Kraftstoffpumpe - einschalten
3. Choke - Kontrolle ob ausgeschaltet
4. Vergaservorwärmung - bei Temperaturen unter 10°C einschalten
5. Zündung - Kontrolle ob Schalter auf "both"
6. Tankanzeige - Kraftstoffinhalt prüfen

## ANMERKUNG

Läßt sich die Störung nicht beheben, und gibt der Motor keine brauchbare Leistung mehr ab, so ist folgendermaßen vorzugehen:

- 1 Leistungshebel - auf Leerlauf
2. Zündung - ausschalten
3. Propellerverstellung - auf Segelstellung bringen
4. Kraftstoffhahn - schließen
5. Hauptschalter - ausschalten
6. Fluggeschwindigkeit - für bestes Gleiten (105 km/h)
7. Geeignetes Landefeld suchen
8. Kühlluftklappe schließen

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 7

Vergaservereisung

## ANMERKUNG

Vergaservereisung liegt vor, wenn sich die Motordrehzahl und/oder der Ladedruck verringert und/oder der Motor unregelmäßig zu laufen beginnt, ohne daß eine Änderung der Leistungshebelstellung, der Chokestellung, der Propellereinstellung, der Fluggeschwindigkeit oder der Flughöhe vorgenommen wurde.

1. Vergaservorwärmung - einschalten

## ANMERKUNG

Durch die Ansaugluftherwärmung verringert sich etwas die Motorleistung, und der Verbrauch steigt leicht an.

2. Vergaservorwärmung - nach Bedarf ausschalten

3.8 BRANDVergaserbrand

1. Kraftstoffhahn - schließen
2. Leistungshebel - volle Leistung
3. Cockpitolüftung und Heizung - ausschalten

Kabelbrand

1. Hauptschalter - ausschalten

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 8



### 3.9. SONSTIGE NOTFÄLLE

#### Störung oder Ausfall der Propellerverstellung

1. Drehzahl - mit dem Leistungshebel im zulässigen Bereich halten
2. Fluggeschwindigkeit - reduzieren

#### Vereisung

1. Vereisungsgebiet verlassen
2. Durch fortgesetztes Bewegen aller Ruder deren Gängigkeit erhalten
3. Bei zugeeister Kabinenhaube ist das Notsichtfenster und die Heizung voll zu öffnen

#### Kraftstoffkontrolleuchte geht an

1. Elektrische Kraftstoffpumpe - einschalten

Wenn Lampe erlischt:

Auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen und Ursache feststellen.

Wenn Lampe nicht erlischt:

Durch fehlenden Treibstoffdruck kann es zum Ausfall des Triebwerkes kommen. Siehe Anmerkung unter Motorstörung im Reiseflug.

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 9

Notwasserung

Notwasserungen sollten nur in extremen Notfällen durchgeführt werden, da aus Versuchen mit Segelflugzeugen angenommen werden muß, daß sofort nach der Wasserberührung das Flugzeug zuerst unterschneidet, um dann wieder aufzutauchen.

1. Fallschirmgurte - öffnen
2. Anschnallgurte - festziehen
3. Anfluggeschwindigkeit normal
4. Aufsetzen mit Minimalgeschwindigkeit und eingefahrenen Bremsklappen

**ANMERKUNG**

Unter Bedingungen wie beispielsweise bei starkem Gegenwind, Gefahr von Windscherungen, Turbulenzen oder nassen Flügeln, ist eine höhere Anfluggeschwindigkeit zu wählen.

**WARNUNG**

Gesicht mit dem freien Arm schützen!

5. Anschnallgurte - öffnen
6. Haubennotabwurf - betätigen und Haube wegdrücken
7. Flugzeug schnellstmöglich verlassen

Dok. Nr.	Ausgabe	Rev. Nr.	Datum	Bezug	Seite
3.01.10	1996-05-15				3 - 10