

Teil III

Notverfahren

Einleitung

Warnlichter

Triebwerksausfall.....
während des Startes.....
während des Fluges.....

Wiederstart des Triebwerks in der Luft.....

Rauch und Feuer.....
Triebwerksbrand am Boden.....
Brand der elektrischen Anlage während des Fluges ..

Not-Sinkflug.....

Gleitflug.....

Notfälle bei der Landung.....
ohne Leistung, Fahrwerk ein- oder ausgefahren...
mit Leistung, Fahrwerk eingefahren

Notfälle bei einzelnen Systemen.....
 Triebwerk.....
 Propeller.....
 Kraftstoffversorgung

 Elektrik.....
 Fahrwerk.....
 Notversorgung statischer Druck.....
 Unverschlossene Tür während des Fluges

Sauerstoff

Verhalten bei Vereisung

Trudeln

Einleitung

Dieser Teil enthält Empfehlungen, mit denen Notfällen begegnet werden kann.

Die hier gegebenen Ratschläge sollen Sie in die Lage versetzen, Fehler frühzeitig zu erkennen und ihnen zu begegnen, bevor sie eine wirkliche Gefahr darstellen.

Es ist selbstverständlich nicht möglich, hier alle denkbaren Notsituationen zu behandeln. Deshalb ist es die Pflicht jedes Piloten, sich mit dem Inhalt des gesamten Handbuches vertraut zu machen. Dieses Handbuch und speziell dieser Teil kann natürlich nicht Erfahrung, gründliche Ausbildung und genaue Kenntnisse des Flugzeuges und seiner Systeme ersetzen.

Wenn auf Teile der Zusatzausrüstung Notverfahren anwendbar sind, finden sich diese in Teil IX.

Zur Beachtung !

Alle Geschwindigkeiten, die in diesem Teil genannt werden, sind angezeigte Geschwindigkeiten (IAS).

Warnlichter

grün Gear Down	Fahrwerk ausgefahren und verriegelt
rot Gear Unsafe	Fahrwerk ist nicht völlig eingefahren oder ausgefahren, oder fährt gerade ein oder aus
rot left or right fuel low	zeigt an, daß im linken oder rechten Tank noch 2 1/2 - 3 Gal. ausfliegbarer Treibstoff verbleiben. Umschalten auf volleren Tank. Durch Betätigung des rechten Knopfes "dim" kann diese Anzeige abgeblendet werden.
VAC (blinkend)	Suction (Vacuum) unter 3,75 in.
VAC (Ständig brennend)	Suction (Vacuum) ist über 5,7 in. Vacuum- betriebene Kreiselgeräte arbeiten nicht mehr zuverlässig.
Volts (blinkend)	zu geringe Spannung
Volts (ständig brennend)	Überspannung oder Abfall des Überspannungs- Relais

Motorausfall waehrend des Starts

- 1.) Gashebel geschlossen
- 2.) Bremsen - Voll
- 3.) Eenzinhahn - Zu
- 4.) Magnete - Aus
- 5.) Hauptschalter - Aus

Motorausfall im Flug

Achtung

In Hoehen ueber 12000 ft kann es 13 sec. oder laenger dauern, bis das Triebwerk wieder anspringt, wenn von einem leeren auf einen vollen Tank umgeschaltet wird.

- 1.) Gashebel - Vollgas
- 2.) Low fuel Boost Pumpe - Ein
- 3.) Benzinwahlschalter - voller Tank
- 4.) Gemischregelung - Voll reich
- 5.) Magnetschalter - Ueberpruefen (Beide - both)
- 6.) Wenn das Triebwerk anspringt, Gashebel langsam zurueck, wenn der Ladedruck sich 40 in. naehert. Benzinpumpe aus.
- 7.) Springt das Triebwerk nicht wieder an - das gleiche Verfahren wiederholen, aber mit "High Fuel Boost"-Pumpe eingeschaltet.
- 8.) Bleibt auch dies ohne Erfolg - sinken unter 12000 ft und die Verfahren noch einmal wiederholen.

Achtung

Eci normal laufendem Triebwerk und bei reduzierter Leistung kann das Einschalten der beiden Benzinpumpen zu einer Leistungsverminderung durch ueberreiches Gemisch fuehren. Deshalb ist der Schalter der "High Boost"-Pumpe gegen unbeabsichtigtes Betaetigen durch eine Abdeckung geschuetzt, kurzes Betaetigen ohne Entfernung der Abdeckung ist moeglich.

Wiederstart in der Luft

Warnung!

Betreiben des Triebwerks mit zu hoher Drehzahl bei zu gerinen Oeltemperaturen kann zu Verlust des Oeldrucks fuehren.

Achtung

Sollte das Triebwerk während des Stillstandes ausgekuehlt sein (mehrere 1000 ft. Sinkflug) muss beim Wiederanlassen groesste Vorsicht angewendet werden, um zu hohe oder zu niedrige Oel-drücke zu vermeiden. Das Triebwerk soll warmlaufen bei geringster einregelbarer Drehzahl und 16-18 In. Ladedruck.

- 1.) Gemischregelung - Schnellstop
- 2.) Benzinwahlschalter - volleren Tank
- 3.) Gashebel - 1/3 des Weges offen
- 4.) Propeller - geringste Drehzahl
- 5.) Gemischregelung - langsam in Richtung voll reich hineinschieben
- 6.) Oeldruck - ueberwachen
- 7.) Propeller - geringstmoeegliche regelbare Drehzahl
- 8.) Gashebel - 16-18 In Ladedruck
- 9.) Oeltemperatur - Warten bis minimum Betriebstemperatur erreicht ist
- 10.) Zylinderkopftemperatur - im normalen Betriebsbereich
- 11.) Leistung - Wieder einstellen der gewuenschten Reiseleistung
- 12.) Wenn das Triebwerk nicht anspringt, vorbereiten zur Landung mit stehendem Triebwerk

Rauch und Feuer

Triebwerkbrand am Boden

- 1.) Gemischregelung - Schnellstop (voll herausgezogen)
- 2.) ~~Brandhahn~~ ^{Tankstop} - zu
- 3.) Magnetschalter - Aus
- 4.) Hauptschalter - Aus
- 5.) Loeschen

Triebwerkbrand im Flug

~~Tau-Schalt~~

- 1.) Brandhahn - Zu
- 2.) Gashebel - zu (voll zurueck)
- 3.) Gemischregelung - Schnellstop (voll zurueck)
- 4.) Magnete - Aus
- 5.) Kabinenheizung und Lueftung - schliessen

A c h t u n g

Wenn der Brand nicht erlischt, Gleitgeschwindigkeit erhoehen und Kuehlklappen oeffnen, um den Luftstrom ueber das Triebwerk zu erhoehen. Notlandung mit stehendem Triebwerk planen. Nicht versuchen, das Triebwerk wieder anzulassen.

Brand der elektrischen Anlage waehrend dem Flug (Rauch in der Kabine)

W a r n u n g

Ueberzich-Warnung und elektrische Fahrwerks-Warnanlage ist bei ausgeschaltetem Hauptschalter ebenfalls ausser Betrieb.

- 1.) Hauptschalter - Aus
- 2.) Kabinenlueftung - Auf
- 3.) Kabinenheizung - geschlossen
- 4.) Sicherungen ueberpruefen, um den gestoerten Stromkreis zu finden
- 5.) Baldigstmoeegliche Landung

Wenn zur Fortsetzung des Fluges elektrische Verbraucher unbedingt erforderlich sind, ist der gestoerte Stromkreis auf folgende Art und Weise zu isolieren.

- 1.) Alle Schalter und Sicherungen - Aus
- 2.) Hauptschalter - Ein
- 3.) Nacheinander die unbedingt benoetigten Stromkreise einschalten. Jeweils einige Minuten warten, bevor ein zusaetzlicher Stromkreis eingeschaltet wird.

Not - Sinkflug

Wenn ein Not-Sinkflug aus groesseren Hoehen erforderlich wird, kann eine Sinkrate von 2000 ft. und mehr erreicht werden. Dazu gibt es 2 Moeglichkeiten:

Mit Fahrwerk und Klappen eingefahren:

Um maximale Sinkrate zu erreichen, ist eine Geschwindigkeit von 196 kt (225 mph) erforderlich (nur in ruhiger Luft; keine vollen Ruderausschlaege; unter keinen Umstaenden diese Geschwindigkeit ueberschreiten). In dieser "Clean"-Konfiguration ergibt sich die groesste Strecke ueber Grund.

Mit Fahrwerk ausgefahren und Klappen eingefahren:

Hierbei wird eine Geschwindigkeit von 130 Kt. (150 mph) eingehalten um etwa 2000 ft. Sinkrate zu erreichen. Durch den steileren Sinkwinkel ist in dieser "dirty" Konfiguration die ueber Grund zurueckgelegte Strecke wesentlich geringer.

Folgende Verfahren sind zu beachten:

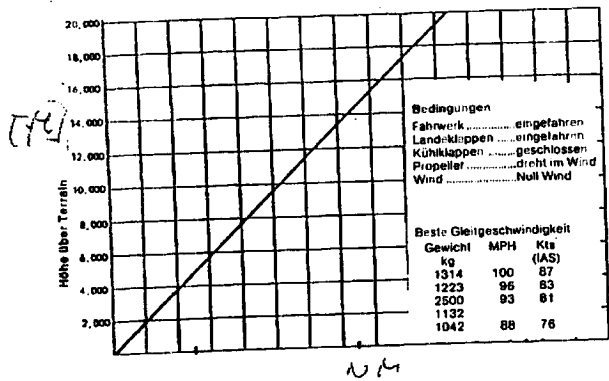
1. Leistung - zuruecknehmen
2. Geschwindigkeit - 196 kt (225 mph) nicht ueberschreiten oder 130 kt (150 mph) nicht ueberschreiten
3. Fahrwerk - ausfahren
4. Klappen - eingefahren
5. Kuehlklappen - geschlossen
6. Leistung - so einregulieren, dass die Zylinderkopftemperatur bei 250° F bleibt

A c h t u n g

Nach laengerem Sinkflug sollen 20 In. Ladedruck nicht ueberschritten werden, wenn die Zylinderkopftemperatur unter 250° F ist.

Gleitflug

Grosste Gleitflugstecke



Notlandung

Mit stehendem Triebwerk-Fahrwerk ein - oder aus.

- 1.) Sitz und Schultergurte - angelegt und festgezogen
- 2.) Kabinentuer - nicht verriegelt
- 3.) ~~Bruchbahn~~ ^{Fahrwerk} - Zu
- 4.) Gemischregler - Schnellstop (voll herausgezogen)
- 5.) Magnetschalter - Aus
- 6.) Klappen - Voll ausgefahren (33°)
- 7.) Fahrwerk ausgefahren oder eingefahren je nach Landegelände
- 8.) Anfluggeschwindigkeit 75 Kts. (86 mph) IAS
- 9.) Hauptschalter - unmittelbar vor der Landung "Aus"

Notlandung mit Triebwerksleistung und eingefahrenem Fahrwerk

- 1.) Sitz und Schultergurte - angelegt und festgezogen
- 2.) Kabinentueren - nicht verriegelt
- 3.) Wenn sicher ist, dass das ausgewaehlte Landegelaende erreicht wird¹⁰
 - a. ~~Brannbahn~~ schliessen
 - b. Gashebel voll zurueck
 - c. Gemischregelung Schnellstop
 - d. Magnete Aus
 - e. Landeklappen voll ausgefahren (33°)
 - f. Hauptschalter Aus
 - g. Anfluggeschwindigkeit so langsam wie moeglich
 - h. Tragflaechen gerade halten

Ausfall des Turboladers

(Leistungsverlust - aber Triebwerk laeuft weiter)

W a r n u n g

=====

Wenn der Ausfall des Turboladers die Folge von geloesten Verbindungen am Auspuffsystem oder ein Durchbrennen des Auspuffs ist, ist die Gefahr eines Brandes gegeben. Leistung reduzieren und baldigstmoeglich landen! Wenn der Fall vor dem Flug eintritt, auf keinen Fall fliegen !!

- 1.) Gashebel = so wenig wie moeglich veraendern
- 2.) Propellerdrehzahl = wie erforderlich
- 3.) Gemisch = So einregeln, dass es zu Ladedruck und Drehzahl passt.
- 4.) Landung = so bald wie moeglich

Turbolader - Ausfall (Triebwerk bleibt stehen)

A c h t u n g

=====

In Höhen ueber 12000 ft. kann ueberreiches Gemisch bei Ausfall des Turboladers zu Motorstillstand fuehren

- 1.) Gemischregelung - Schnellstop
- 2.) Gashebel - voll geoeffnet
- 3.) Propeller - normale Reisedrehzahl
- 4.) Gashebel - zuruecknehmen in normale Reisestellung
- 5.) Gemischregelung - langsam in Richtung Reich, bis Triebwerk anspringt
- 6.) Gemisch so einregulieren, dass es zu Ladedruck und Drehzahl passt.
- 7.) So bald wie moeglich landen.

Rauher Triebwerkslauf

A c h t u n g

=====

Rauher Triebwerkslauf kann bei Vollgas ueber 14000 ft. auftreten. Um dies zu beheben, Leistung auf 75 % oder weniger zuruecknehmen und Gemisch verarmen.

- 1.) Triebwerks-Instrumente - ueberpruefen
- 2.) Benzin-Wahlschalter - Anderer Tank
- 3.) Gemischregelung - Auf benutzte Leistungsbelastung einregeln
- 4.) Magnete - ueberpruefen, wenn Gemischverarmung kein befriedigendes Ergebnis bringt.

Sollte der rauhe Lauf beim Schalten auf einen Magneten behoben sein, auf diesem Magneten allein weiterfliegen, Leistung neu einregulieren und so bald wie moeglich landen.

W a r n u n g

=====

Wenn ein Magnet ausgefallen ist, kann das Triebwerk stehenbleiben, wenn auf diesem Magneten geschaltet wird. Wenn dies geschieht, unbedingt zuerst Gashebel und Gemischregler schliessen, bevor auf den anderen Magneten geschaltet wird, um Feuerrueckschlag ins Ansaugsystem zu vermeiden. Nach Wiedereinschalten der Magnete das Verfahren "Wiederstart in der Luft" beachten.

Leistungsverlust (Unterbrechung der Kraftstoffversorgung, Turbolader-Drehzahlabfall, scuetteln des Triebwerk)

- 1.) Gemischregelung - Schnellstop
- 2.) Benzinwahlschalter - Anderen Tank
- 3.) Low Boost Pumpe - An fuer 3-5 sec.
- 4.) Gashebel - Normale Reisedrehzahl
- 5.) Propeller-Drehzahl - Normale Reisedrehzahl
- 6.) Gemischregelung - langsam in Richtung Reich, bis Triebwerk anspringt. Dann
- 7.) einreguliereun, so, dass es zu Ladedruck und Drehzahl passt.
- 8.) Wenn Triebwerk nicht anspringt - Wiederholen mit High Boost Pumpe eingeschaltet
- 9.) Wenn Triebwerk noch immer nicht anspringt, das Verfahren unter 12000 ft noch einmal wiederholen.

Zu hohe Zylinderkopftemperatur

- 1.) Gemsichregelung - Einregulieren, so, dass Benzindurchfluss zu Leistungsbelastung passt.
- 2.) Kuehlklappen - oeffnen wie benoetigt
- 3.) Geschwindigkeit |erhoehen -
- 4.) Leistung - Reduzieren, wenn durch diese Massnahmen die Zylinderkopftemperatur nicht im normalen Betriebsbereich gehalten werden kann .

Hohe Oeltemperatur

A c h t u n g
=====

Fuer laengere Zeit ueberhoechte Oeltemperatur wird normalerweise von einem verringerten Oeldruck begleitet. Bleibt der Oeldruck jedoch konstant, koennte dies auf ein Versagen des Oeltemperatur-Anzeigeeinstruments oder des Temperaturfuehlers hinweisen.

- 1.) Kuehlklappen - Oeffnen
- 2.) Geschwindigkeit - Erhoehen
- 3.) Leistung - Reduzieren
- 4.) Auf moeglichen Motor-
ausfall vorbereiten, wenn Oeltemperaturen
hoch bleiben

Niedriger Oeldruck

- 1.) Beobachten - Oeldruck und Oeltemperatur
- 2.) Ist der Druck unter 10 PSI - mit Triebwerkstillstand in der
und Landung mit stehendem Triebwerk vorbereiten.

Propeller

Ueberdrehzahl des Propellers:

- 1.) Gashebel - ZURUECKNEHMEN
- 2.) Oeldruck - ueberpruefen
- 3.) Propellerverstellung - zuruecknehmen und einregulieren,
wenn Druck vorhanden.
- 4.) Geschwindigkeit - verringern
- 5.) Gashebel - wie benoetigt um Drehzahl unter
2700 U/min zu halten .

Treibstoff

Niedriger Benzindurchfluss

- 1.) Gemischregler überprüfen
- 2.) Tankwahlschalter auf volleren Tank
- 3.) Falls keine Änderung des Benzindurchflusses eintritt, besteht die Gefahr, daß eine Einspritzleitung gebrochen ist. Man sollte so schnell als möglich landen.

Ausfall der motorgetriebenen Benzinpumpe

Bei mittlerer Leistung und ohne das Gemisch zu verarmen, kann Motorausfall erfolgen, wenn die High-Boostpumpe eingeschaltet ist und der Ladedruck unter 20 Inch Hg. fällt.

A c h t u n g

Die maximale Förderleistung der High-Boostpumpe nimmt mit zunehmender Höhe ab. Deshalb nimmt die maximal erreichbare Leistung mit zunehmender Höhe ab. Auf Meereshöhe beträgt die max. Förderleistung 14,1 Gph und mit Gemischverarmung ist 64-76 % Leistung verfügbar. Auf 24000 ft. beträgt die Förderleistung nur noch 6,1 Gph; damit lassen sich dann noch 29-41 % Leistung erzielen.

Ein Ausfall der motorgetriebenen Pumpe ist anzunehmen, wenn das Triebwerk nur noch mit Zusatzpumpe arbeitet. Betreiben des Flugzeuges mit ausgefallener Motorpumpe und eingeschalteter High-Boostpumpe erfordert einige Aufmerksamkeit in Bezug auf die Triebwerksbedienung. Es muß entsprechend der Leistungseinstellung sorgfältig das Gemisch verarmt werden, um ein Stehenbleiben des Motors durch ein zu reiches Gemisch zu vermeiden.

Das folgende Verfahren soll angewandt werden, wenn eine ausgefallene Motorbenzinpumpe angenommen wird.

- 1.) Gemischregler - arm
- 2.) Leistungshebel - Reiseflugstellung
- 3.) High-Boostpumpe - ein
- 4.) Gemischregler - anreichern bis Motor läuft, dann auf sauberen Lauf einstellen
- 5.) In angemessener Zeit landen

Fehler in der Motor-Anlass-Einspritzpumpe (Primer in eingeschalteter Position)

Falls die elektrische Anlaßeinspritzpumpe durch Kurzschluss oder Fehler im Primerschalter eingeschaltet wird, kann dies zu extrem rauh laufendem Motor führen.

Folgendes Verfahren wenden Sie an, um den "Primer" auszuschalten:

Ziehen Sie die Rücksetzsicherung "Auxiliary Buss"

A c h t u n g

Wenn die Sicherung "Auxiliary Buss" gezogen ist, fallen alle Lichter aus, sowie die Staurohrheizung, die elektrische Trimmung und high-and-low-fuel-Boostpumpe.

Ebenso ist der Radiohauptschalter unwirksam.

Benzindampfblasenunterdrückung (schwankender Benzindurchfluß)

- 1.) Low fuel Boostpumpe - Ein
- 2.) Benzindurchfluß - Beobachten !
- 3.) Low fuel Boostpumpe - aus (gegebenenfalls wiederholen)

Ausfall der Lichtmaschine
(Spannungs-Warnlicht brennt staendig)

- 1.) Radio Hauptschalter - Aus
- 2.) Hauptschalter - Aus, dann wieder an, wenn das Warnlicht weiter brennt
- 3.) Feldsicherung (Alternator Field) - Ziehen
- 4.) Alle nicht unbedingt fuer die Fortsetzung des Fluges noetigen elektrischen Verbraucher - Ausschalten
- 5.) so bald wie moeglich landen

Zu geringe Lichtmaschinen-Spannung
(Spannungswarnlicht blinkt)

- 1.) Feldsicherung (Alternator Field) - Aus, dann wieder eindruecken
Blinkt das Warnlicht weiter:
- 2.) Feldsicherung - wieder ziehen
- 3.) Alle nicht unbedingt fuer die Fortsetzung des Fluges noetigen elektrischen Verbraucher - Ausschalten
- 4.) Sobald wie moeglich landen

Fahrwerk
(Versagen des elektrischen Ausfahrmechanismus)

- 1.) Geschwindigkeit - 150mph (130 kt) oder weniger
- 2.) Fahrwerkssicherung (Gear actuator) - Ziehen
- 3.) Fahrwerkshebel - Ausgefahren
- 4.) Hand-Ausfahrmechanismus - Sicherung nach vorne, Abdeckung nach hinten
- 5.) Darunterliegenden T-Handgriff - Ziehen und loslassen, sooft, bis Fahrwerk ausgefahren ist und "Gear down"-Lampe brennt. (12 bis 20 mal).
- 6.) Sichtmarke im Boden - Pruefen, ob die Marken uebereinander stehen.

Versagen des elektrischen Einfahrmechanismus
("Gr. Safety By Pass" und beide Fahrwerkswarnlampen
brennen, und Fahrwerkswarnhorn ertönt)

- 1.) "Gr. Safety By Pass" Schalter - Druecken, bis Fahrwerk
ganz eingefahren ist.
- 2.) Beide Fahrwerkswarnlampen - Aus
- 3.) "Gear cont." (Fahrwerkskontrolle) Sicherung - Ziehen
(Warnhorn aus)
- 4.) Zum Fahrwerk austahren - "Gear cont."-Sicherung wieder
eindruecken
- 5.) Fahrwerkschalter - Ausfahren
- 6.) Fahrwerk-Sicherheitsschalter so bald wie moeglich ueber-
pruefen.

Sauerstoff

Wenn das Flugzeug mit Sauerstoff ausgeruestet ist, befinden
sich alle Angaben ueber das Sauerstoffsystem in Teil IX.

E i s

W a r n u n g =====

Das Flugzeug ist NICHT zum Betrieb unter bekannten
Vereisungsbedingungen zugelassen. Tritt unerwartet
Vereisung auf

- 1.) Ausweich -Luftversorgung oeffnen
- 2.) Pitot-Heizung an
- 3.) Notversorgung statischer Druck - Ein
- 4.) Höhe aufsuchen, die weitere Vereisung verhindert

Notversorgung statischer Druck

Die Notversorgung statischer Druck sollte immer dann benutzt
werden, wenn eine Blockierung der normalen Versorgung mit
statischem Druck vermutet wird. Dadurch werden die Statis-
Leistungen von Fahrtmesser, Hoehenmesser und Variometer
von der Flugzeugaussenseite auf das Kabineninnere umgeschaltet

- 1.) Notversorgung statischer Druck - An
- 2.) Fahrtmesser, Höhenmesser. - veraänderte Anzeigenwerte aus Tabelle in Teil V entnehmen.

Unverriegelte Tuer waehrend des Fluges

Wenn die Kabinentuer nicht richtig verriegelt ist, kann sie sich waehrend des Fluges oeffnen. Dies kann auch unmittelbar nach dem Start geschehen. Die Tuer wird dann ca. 10 cm aufgehen, ohne jedoch die Flugcharakteristik irgendwie zu beeinflussen. Normal zum Flugplatz zurueckfliegen und landen. Wenn moeglich, sollte ein Passagier die Tuer aum Ausschweben halten, um ein Auffliegen zu verhindern.

Ist zurueckfliegen und Landen nicht moeglich, ist das folgende Verfahren, nach Erreichen einer sicheren Hoehe, anzuwenden:

- 1.) Geschwindigkeit - 110 mph (96 kts)
- 2.) Schlechtwetterfenster - oeffnen
- 3.) Flugzeug - Slip nach rechts (Schraeglage nach rechts, Seitenrueder nach links)
- 4.) Tuere schliessen und verriegeln

T r u d e l n

W a r n u n g
=====

Bis zu 2000 ft. Hoehenverlust koennen in einer Trudelumdrehung und Ausleiten entstehen. Die beste Art, Trudeln zu vermeiden, ist es, Flugbedingungen, die zum Trudeln fuehren, zu vermeiden. Langsamflug im Bereich der Ueberzieh-Geschwindigkeit sollte mit groesster Vorsicht durchgefuehrt werden. Starke Ruderaus-schlaege sind zu vermeiden. Geraet das Flugzeug in einen ueber-zogenen Flugzustand, Fahrt erhoehen. Schnelles aber weiches Reagieren beendet den ueberzogenen Flugzustand ohne die Gefahr des Trudelns.

Absichtliches Trudeln ist verboten !!!
=====

Gerät das Flugzeug trotz aller ins Trudeln, wird das Trudeln wie folgt beendet.

- 1.) Seitenruder - Voller Ausschlag entgegen der Trudeldrehrichtung
- 2.) Höhenruder - zu einer schnellen Bewegung nach vorne, Es kann auch erforderlich sein, voll kopflastig zu trimmen, wenn die Drehung nicht aufhoert.
- 3.) Querruder - Neutral
- 4.) Gashebel - Leerlauf
- 5.) Klappen - wenn ausgefahren, so schnell wie moeglich einfahren
- 6.) Seitenruder - Neutral, sobald die Drehung aufhoert
- 7.) Höhenruder - weich abfangen und fuer Horizontalflug austrimmen
- 8.) Triebwerksleistung - wie gewuenscht

Sonstige Notfälle

=====

Das Verhalten bei Versagen von Zusatzausruestungen wird, wenn anwendbar, in Teil IX behandelt.