

# EMERGENCY CHECKLISTE C 172 DIESEL

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 in dem aktiven Fadec Störungen, so wird automatisch auf  
das andere umgeschaltet.

## **EINE FADEC - LEUCHE BLINKT**

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

## **BEIDE FADEC - LEUCHTEN BLINKEN**

Hinweis: Lastanzeige entspricht möglicherweise nicht dem  
aktuellen Wert

- 1 Verfügbare Triebwerkeleistung überprüfen
- 2 Mit einem Triebwerksausfall ist zu rechnen
- 3 Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
  - Fluggeschwindigkeit unter 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

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 Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
- Fluggeschwindigkeit unter 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 Tanks unbedingt zu verhindern!!

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

- 1 Sofortiges Umschalten des Tankwahlschalters
- 2 Elektrische Kraftstoffpumpe ein
- 3 Fluggeschwindigkeit unter 100 KIAS
- 4 Überprüfen der Triebwerksparameter; ansprechen des Triebwerks auf Änderung des Gashebels
- 5 Bei normalen Verhalten des Triebwerks -> Weiterflug zum nächst gelegenen Flug- oder Landeplatz.

## WIEDERANLASSEN DES TRIEBWERKS IM FLUGE

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 in Mittelstellung
- 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 Triebwerks Restbetriebszeit von ca. 120 Minuten nachgewiesen werden, unter Berücksichtigung, dass nicht erforderliche elektrische Geräte ausgeschaltet werden.

### **ALTERNATOR "WARNING LAMPE" LEUCHTET WÄHREND DEM FLUG**

- 1 Amperemeter kontrollieren
- 2 Sicherungsautomat (bzw. Schalter) "Alternator" EIN
- 3 Nicht unbedingt erforderliche elektrische Geräte AUS
- 4 Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
  - nächstgelegener Flug- oder Landeplatz anfliegen
  - auf eine Notlandung vorbereitet sein
  - 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 Flug kann fortgesetzt werden, aber der Pilot soll:
  - nächstgelegener Flug- oder Landeplatz anfliegen
  - auf eine Notlandung vorbereitet sein
  - mit einem Triebwerksausfall rechnen