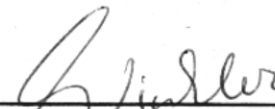


ERGÄNZUNG A27
ZUM FLUGHANDBUCH DA 40
GROUND COM #2-SCHALTER

Dok. Nr. : 6.01.01
Ausgabedatum der Ergänzung : 05 Apr 2002
Änderungsmitteilung : OÄM 40-121

Unterschrift :



Behörde :

AUSTRO CONTROL

Stempel :



Anerkennungsdatum :

15. APR. 2002

Diese Ergänzung ist anerkannt für die Joint Aviation Authorities (JAA) durch die Österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control (ACG) als primäre Zulassungsbehörde (PCA) in Übereinstimmung mit den JAA Zulassungsverfahren (JAA JC/VP).

DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GMBH
N.A. OTTO-STR. 5
A-2700 WIENER NEUSTADT
ÖSTERREICH

0.1 ERFASSUNG DER BERICHTIGUNGEN

Rev. Nr.	Anlaß	Ab-schnitt	Seite	Datum der Revision	Aner-kennungs-vermerk	Datum der Anerkennung	Datum der Ein-arbeitung	Unter-schrift

0.1 VERZEICHNIS DER SEITEN

Kapitel	Seite	Datum
0	9-A27-0	05 Apr 2002
	9-A27-1	05 Apr 2002
	9-A27-2	05 Apr 2002
	9-A27-3	05 Apr 2002
1, 2	9-A27-4	05 Apr 2002
3	9-A27-5	05 Apr 2002
	9-A27-6	05 Apr 2002
	9-A27-7	05 Apr 2002
	9-A27-8	05 Apr 2002
	9-A27-9	05 Apr 2002
	9-A27-10	05 Apr 2002
	9-A27-11	05 Apr 2002
	9-A27-12	05 Apr 2002
4A	9-A27-13	05 Apr 2002
	9-A27-14	05 Apr 2002
	9-A27-15	05 Apr 2002
4B, 5, 6, 7, 8	9-A27-16	05 Apr 2002
	9-A27-17	05 Apr 2002

0.2 INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. ALLGEMEINES	9-A27-4
2. BETRIEBSGRENZEN	9-A27-4
3. NOTVERFAHREN	9-A27-5
4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A27-14
4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A27-17
5. LEISTUNGEN	9-A27-17
6. MASSE UND SCHWERPUNKT	9-A27-17
7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME ...	9-A27-17
8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG	9-A27-17

1. ALLGEMEINES

Diese Ergänzung liefert die nötigen Informationen zur effizienten Bedienung des Flugzeuges, wenn der Ground COM #2-Schalter installiert ist. Die Informationen, die in dieser Ergänzung enthalten sind, müssen zusammen mit dem vollständigen Handbuch verwendet werden.

Diese Ergänzung ist ein permanenter Teil des Flughandbuches und muß solange im Handbuch verbleiben, wie der Ground COM #2-Schalter installiert ist.

Diese Ergänzung wurde nach bestem Wissen und Gewissen übersetzt. In jedem Fall ist die Originalversion in englischer Sprache maßgeblich.

2. BETRIEBSGRENZEN

Der Ground COM #2-Schalter ist auf die Verwendung am Boden eingeschränkt.

3. NOTVERFAHREN

3.2 TRIEBWERKSTÖRUNGEN

3.2.2 TRIEBWERKSSTÖRUNG WÄHREND DES STARTS

a) Startabbruch noch möglich (genügend Pistenlänge zur Verfügung)

geradeaus landen:

- 1. Gashebel IDLE

am Boden:

- 2. Bremsen nach Bedarf

WICHTIGER HINWEIS

Wenn genügend Zeit bleibt, kann das Brandrisiko für den Fall einer Kollision reduziert werden:

Tankwahlschalter OFF

Gemischhebel LEAN - Motor abstellen

Zündung OFF

Hauptschalter OFF

Ground COM #2-Schalter check OFF

3.2.5 DEFEKT DER TRIEBWERKSBDIENELEMENTE

Mixture-Bowdenzug defekt

b) Motor abstellen:

1. Parkbremse setzen
2. Motorinstrumente check
3. Avionikhauptschalter OFF
4. Alle elektrischen Verbraucher OFF
5. Gashebel IDLE
6. Zündschalter OFF
7. Elektrischer Hauptschalter OFF
8. Ground COM #2-Schalter check OFF

3.2.6 WIEDERANLASSEN DES MOTORS BEI STEHENDEM PROPELLER

ANMERKUNG

Das Wiederanlassen ist bei Fluggeschwindigkeiten über 80 KIAS bis v_{NE} und bis zur maximal nachgewiesenen Betriebshöhe möglich.

1. Fluggeschwindigkeit 80 KIAS
2. Elektrische Verbraucher OFF
3. Avionik-Hauptschalter OFF
4. Ground COM #2-Schalter check OFF
5. Batt./Hauptschalter check ON
6. Gemischhebel check
7. Tankwahlschalter check
8. Elektrische Kraftstoffpumpe check ON
9. Alternate Air OPEN
10. Zündschalter START

ANMERKUNG

Durch Andrücken des Flugzeugs auf über ca. 130 KIAS kann der Propeller zum Drehen gebracht werden und so der Motor gestartet werden. Die Stellung des Zündschalters dabei: BOTH (siehe FHB, 3.2.4 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT DREHENDEM PROPELLER). Ein Höhenverlust von mindestens 1000 ft (300 m) muß dabei einkalkuliert werden.

Wenn der Motor nicht angelassen werden kann, ist die Gleitflugkonfiguration nach FHB, 3.4 GLEITFLUG einzunehmen und eine Notlandung gemäß FHB, 3.5.1 NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR durchzuführen.

WICHTIGER HINWEIS

Das Wiederanlassen des Motors nach einem Motorbrand soll nur dann versucht werden, wenn die sichere Durchführung einer Notlandung unwahrscheinlich ist. Es ist damit zu rechnen, daß das Wiederanlassen nach einem Motorbrand nicht möglich ist.

3.3 RAUCH UND BRAND

3.3.1 RAUCH UND BRAND AM BODEN

a) Motorbrand beim Anlassen am Boden

1. Tankwahlschalter OFF
2. Kabinenheizung OFF
3. Bremsen betätigen

nach Stillstand:

4. Gashebel MAX PWR
5. Batt./Hauptschalter OFF
6. Ground COM #2-Schalter check OFF

wenn Motor steht:

7. Zündschalter OFF
8. Kabinenhaube öffnen
9. Flugzeug sofort verlassen

b) Elektrischer Brand mit Rauchentwicklung am Boden

1. Batt./Hauptschalter OFF
2. Ground COM #2-Schalter check OFF

wenn Motor läuft:

3. Gashebel IDLE
4. Gemischhebel LEAN - Motor abstellen

Nach dem Steigen auf eine Höhe, aus der das gewählte Landefeld sicher erreicht werden kann:

4. Tankwahlschalter OFF
5. Elektrische Kraftstoffpumpe OFF
6. Kabinenheizung OFF
7. Batt./Hauptschalter OFF
8. Ground COM #2-Schalter check OFF
9. Notfenster bei Bedarf öffnen
10. Landung mit stehendem Motor durchführen und längere Landestrecke aufgrund der Klappenstellung berücksichtigen.

WICHTIGER HINWEIS

Bei extremer Rauchentwicklung kann die vordere Kabinenhaube während des Fluges entriegelt werden, sodaß sie sich geringfügig öffnet, um eine bessere Belüftung zu erzielen. Die Kabinenhaube bleibt in dieser Stellung offen. Dies hat auf die Flugeigenschaften keinen nennenswerten Einfluß.

3.3.3 RAUCH UND BRAND IM FLUG

b) Elektrischer Brand mit Rauchentwicklung im Flug

1. Emergency-Schalter ON, falls vorhanden
2. Batt./Hauptschalter OFF
3. Ground COM #2-Schalter check OFF
4. Kabinenheizung OFF
5. Notfenster bei Bedarf öffnen
6. Sobald wie möglich Landung auf geeignetem Flugplatz durchführen

WICHTIGER HINWEIS

Das Ausschalten des Batterie-Hauptschalters führt zu einem Totalausfall aller elektronischen und elektrischen Geräte. Davon sind - falls vorhanden - auch der künstliche Horizont (Attitude Gyro) und der Kreiselkompaß (Directional Gyro) betroffen.

Durch Einschalten des Emergency-Schalters (nur bei IFR-Ausführung vorhanden) versorgt jedoch die Notbatterie den künstlichen Horizont (Attitude Gyro) und das Flutlicht (Flood Light) mit Strom.

Bei extremer Rauchentwicklung kann die vordere Kabinenhaube während des Fluges entriegelt werden, sodaß sie sich geringfügig öffnet, um eine bessere Belüftung zu erzielen. Die Kabinenhaube bleibt in dieser Stellung offen. Dies hat auf die Flugeigenschaften keinen nennenswerten Einfluß.

3.5 NOTLANDUNGEN

3.5.3 LANDUNG MIT DEFECTEN RADBREMSEN

Im allgemeinen ist es zu empfehlen, auf Gras zu landen, um die Landerollstrecke durch den höheren Rollwiderstand von Gras zu verkürzen.

WICHTIGER HINWEIS

Wenn genügend Zeit bleibt, kann das Brandrisiko für den Fall einer Kollision reduziert werden:

Tankwahlschalter OFF

Gemischhebel LEAN-Motor abstellen

Zündschalter OFF

Elektrischer Hauptschalter OFF

Ground COM #2-Schalter check OFF

3.7 ANDERE NOTFÄLLE

3.7.2 STÖRUNGEN IM ELEKTRISCHEN SYSTEM

c) Anlasser

Anlasser klinkt nach dem Anlassen des Motors nicht aus (Starter-Warnleuchte (START) im Annunciator Panel leuchtet bzw. blinkt auch nach dem Anlassen des Motors):

1. Gashebel IDLE
2. Gemischhebel LEAN - Motor abstellen
3. Zündung OFF
4. Elektr. Hauptschalter OFF
5. Ground COM #2-Schalter check OFF

jegliches Flugvorhaben abbrechen!

d) Überspannung

Wenn eine elektrische Spannung im oberen roten Bereich (über 32 Volt) angezeigt wird:

1. Essential Bus ON, falls vorhanden
2. Alt/Hauptschalter OFF
3. Ground COM #2-Schalter check OFF

WARNUNG

Batterie-Hauptschalter auf ON lassen!

4. Nicht benötigte Verbraucher,
insbesondere Pitotrohr-Heizung OFF
5. Auf dem nächsten geeigneten Flugplatz landen

4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN

4A.3 NORMALVERFAHREN CHECKLISTE

4A.3.2 VOR DEM ANLASSEN DES MOTORS

1. Vorflugkontrolle durchgeführt
2. Pedale eingestellt und verriegelt
3. Passagiere eingewiesen
4. Sicherheitsgurte alle anlegen und schließen
5. Kabinenhaube hinten geschlossen und verriegelt
6. Türschloß nicht versperrt, Schlüssel abgezogen
(falls vorhanden)
7. Kabinenhaube vorne Position 1 oder 2 ("Kühlstellung")
8. Haubenschloß nicht versperrt, Schlüssel abgezogen
(falls vorhanden)
9. Parkbremse setzen
10. Steuerung freigängig
11. Trimmung T/O
12. Gashebel IDLE
13. Drehzahlhebel HIGH RPM
14. Gemischhebel LEAN
15. Hebelreibung, Throttle Quadrant eingestellt
16. Alternate Air CLOSED
17. Alternate Static Valve CLOSED, falls vorhanden
18. Avionikhauptschalter OFF

19. Essential Bus-Schalter OFF, falls vorhanden

WICHTIGER HINWEIS

Wenn der Essential Bus-Schalter auf ON steht, wird die Batterie nicht geladen.

20. Ground COM #2-Schalter check OFF
 21. Batt.-/Hauptschalter ON
 22. Annunciator Panel prüfen (siehe Abschnitt 7.11, FHB)
 23. Tankwahlschalter auf vollem Tank

WARNUNG

Bei eingeschalteter Zündung Propeller niemals von Hand drehen! Verletzungsgefahr!

Motor niemals von Hand zu starten versuchen!

4A.3.15 ABSTELLEN DES MOTORS

1. Parkbremse setzen
2. Motorinstrumente check
3. Avionikhauptschalter OFF
4. Alle elektrischen Verbraucher OFF
5. Gashebel 1000 RPM
6. Zündschalter-check OFF bis RPM-Abfall merkbar, dann
 sofort wieder BOTH
7. Gemischhebel LEAN - Motor abstellen
8. Zündschalter OFF
9. Elektrischer Hauptschalter OFF
10. Ground COM #2-Schalter check OFF

4A.3.16 NACHFLUGKONTROLLE

1. Zündschalter OFF, Schlüssel abziehen
2. Elektrischer Hauptschalter ON
3. Avionik-Hauptschalter ON
4. ELT prüfen, ob aktiviert:
121,5 MHz abhören
5. Avionik-Hauptschalter OFF
6. Elektrischer Hauptschalter OFF
7. Ground COM #2-Schalter check OFF
8. Parkbremse lösen, Unterlegskeile verwenden
9. Flugzeug vertauen, falls länger
unbeaufsichtigt

ANMERKUNG

Wird das Flugzeug länger als 5 Tage nicht betrieben, ist das Verfahren für Langzeit-Parken anzuwenden. Wird das Flugzeug länger als 30 Tage nicht betrieben, muß es konserviert werden. Beide Verfahren sind im Wartungshandbuch (Airplane Maintenance Manual, Dok. Nr. 6.02.01) im Kapitel 10 angegeben.

4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 4B des Flughandbuches.

5. LEISTUNGEN

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 5 des Flughandbuches.

6. MASSE UND SCHWERPUNKT

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 5 des Flughandbuches.

7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME

7.14 AVIONIK

GROUND COM #2-SCHALTER

Der Ground COM #2-Schalter befindet sich am Instrumentenbrett, links neben dem Annunciator Panel.

Er dient dazu, um am Boden das COM #2 verwenden zu können, ohne daß der elektrische Hauptschalter eingeschaltet werden muß.

8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 8 des Flughandbuches.