Rev. Nr.	Anlaß	Ab-schnitt	Seite(n)	Datum der Revision	Aner-kennungsver merk	Datum der Anerkennung	Datum der Einarbeitung	Unterschrift
5	OÄM 40- -200, -204, -208, -214, -217, -224/a, -227/a, -234, -237, -239, -244, -245, -247, -250/a, -267, -268, -271, -275, -277, -278, -293, -294, -297, Korrekturen	alle	alle, außer Deckblatt	01 Jun 2008	Revision Nr. 5 des FHB Dok. Nr. 6.01.05 ist auf Basis der Berechtigung gemäß DOA No. EASA.21J.052 anerkannt	08-Jul-2008		
6	MÄM 40- -354, -356, -366, -378, -399, -401, -415, -428, -440, -529, -545, -567, -570, -580, -595, -602, -603, -644, OÄM 40- -247a, -272, -277a, -304, -326a, -327, Korrekturen	alle	alle, außer Deckblatt	31 Jul 2013	Revision Nr. 6 des FHB Dok. Nr. 6.01.05 ist auf Basis der Berechtigung gemäß DOA No. EASA.21J.052 anerkannt	22-Aug-2013		

Rev. Nr.	Anlaß	Ab-schnitt	Seite(n)	Datum der Revision	Aner-kennungsvermerk	Datum der Anerkennung	Datum der Einarbeitung	Unterschrift
7	MÄM 40-701 Korrekturen	0, 1, 3	0-5 bis 0-16, 1-3, 3-11 bis -14	27-Sep-2013	Revision Nr. 7 des FHB Dok. Nr. 6.01.05 ist auf Basis der Berechtigung gemäß DOA No. EASA.21J.052 anerkannt	27-Sep-2013		

0.3 VERZEICHNIS DER SEITEN

Kap	Seite	Datum
0	0-0	15-Sep-2004
	0-0a	31-Jul-2013
	0-1	31-Jul-2013
	0-2	31-Jul-2013
	0-3	31-Jul-2013
	0-4	31-Jul-2013
	0-5	27-Sep-2013
	0-6	27-Sep-2013
	0-7	27-Sep-2013
	0-8	27-Sep-2013
	0-9	27-Sep-2013
	0-10	27-Sep-2013
	0-11	27-Sep-2013
	0-12	27-Sep-2013
	0-13	27-Sep-2013
	0-14	27-Sep-2013
	0-15	27-Sep-2013
	0-16	27-Sep-2013

Kap.	Seite	Datum
1	1-1	31-Jul-2013
	1-2	31-Jul-2013
	1-3	27-Sep-2013
	1-4	31-Jul-2013
	1-5	31-Jul-2013
	1-6	31-Jul-2013
	1-7	31-Jul-2013
	1-8	31-Jul-2013
	1-9	31-Jul-2013
	1-10	31-Jul-2013
	1-11	31-Jul-2013
	1-12	31-Jul-2013
	1-13	31-Jul-2013
	1-14	31-Jul-2013
	1-15	31-Jul-2013
	1-16	31-Jul-2013
	1-17	31-Jul-2013
	1-18	31-Jul-2013
	1-19	31-Jul-2013
	1-20	31-Jul-2013
	1-21	31-Jul-2013
	1-22	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
2	2-1	31-Jul-2013
	appr. 2-2	31-Jul-2013
	appr. 2-3	31-Jul-2013
	appr. 2-4	31-Jul-2013
	appr. 2-5	31-Jul-2013
	appr. 2-6	31-Jul-2013
	appr. 2-7	31-Jul-2013
	appr. 2-8	31-Jul-2013
	appr. 2-9	31-Jul-2013
	appr. 2-10	31-Jul-2013
	appr. 2-11	31-Jul-2013
	appr. 2-12	31-Jul-2013
	appr. 2-13	31-Jul-2013
	appr. 2-14	31-Jul-2013
	appr. 2-15	31-Jul-2013
	appr. 2-16	31-Jul-2013
	appr. 2-17	31-Jul-2013
	appr. 2-18	31-Jul-2013
	appr. 2-19	31-Jul-2013
	appr. 2-20	31-Jul-2013
	appr. 2-21	31-Jul-2013
	appr. 2-22	31-Jul-2013
	appr. 2-23	31-Jul-2013
	appr. 2-24	31-Jul-2013
	appr. 2-25	31-Jul-2013
	appr. 2-26	31-Jul-2013
	appr. 2-27	31-Jul-2013
	appr. 2-28	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
2	appr. 2-29	31-Jul-2013
	appr. 2-30	31-Jul-2013
	appr. 2-31	31-Jul-2013
	appr. 2-32	31-Jul-2013
	appr. 2-33	31-Jul-2013
	appr. 2-34	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
3	3-1	31-Jul-2013
	3-2	31-Jul-2013
	3-3	31-Jul-2013
	3-4	31-Jul-2013
	3-5	31-Jul-2013
	3-6	31-Jul-2013
	3-7	31-Jul-2013
	3-8	31-Jul-2013
	3-9	31-Jul-2013
	3-10	31-Jul-2013
	3-11	27-Sep-2013
	3-12	27-Sep-2013
	3-13	27-Sep-2013
	3-14	27-Sep-2013
	3-15	31-Jul-2013
	3-16	31-Jul-2013
	3-17	31-Jul-2013
	3-18	31-Jul-2013
	3-19	31-Jul-2013
	3-20	31-Jul-2013
	3-21	31-Jul-2013
	3-22	31-Jul-2013
	3-23	31-Jul-2013
	3-24	31-Jul-2013
	3-25	31-Jul-2013
	3-26	31-Jul-2013
	3-27	31-Jul-2013
	3-28	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
3	3-29	31-Jul-2013
	3-30	31-Jul-2013
	3-31	31-Jul-2013
	3-32	31-Jul-2013
	3-33	31-Jul-2013
	3-34	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
4A	4A-1	31-Jul-2013
	4A-2	31-Jul-2013
	4A-3	31-Jul-2013
	4A-4	31-Jul-2013
	4A-5	31-Jul-2013
	4A-6	31-Jul-2013
	4A-7	31-Jul-2013
	4A-8	31-Jul-2013
	4A-9	31-Jul-2013
	4A-10	31-Jul-2013
	4A-11	31-Jul-2013
	4A-12	31-Jul-2013
	4A-13	31-Jul-2013
	4A-14	31-Jul-2013
	4A-15	31-Jul-2013
	4A-16	31-Jul-2013
	4A-17	31-Jul-2013
	4A-18	31-Jul-2013
	4A-19	31-Jul-2013
	4A-20	31-Jul-2013
	4A-21	31-Jul-2013
	4A-22	31-Jul-2013
	4A-23	31-Jul-2013
	4A-24	31-Jul-2013
	4A-25	31-Jul-2013
	4A-26	31-Jul-2013
	4A-27	31-Jul-2013
	4A-28	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
4A	4A-29	31-Jul-2013
	4A-30	31-Jul-2013
4B	4B-1	31-Jul-2013
	4B-2	31-Jul-2013
	4B-3	31-Jul-2013
	4B-4	31-Jul-2013
	4B-5	31-Jul-2013
	4B-6	31-Jul-2013
	4B-7	31-Jul-2013
	4B-8	31-Jul-2013
	4B-9	31-Jul-2013
	4B-10	31-Jul-2013
	4B-11	31-Jul-2013
	4B-12	31-Jul-2013
	4B-13	31-Jul-2013
	4B-14	31-Jul-2013
	4B-15	31-Jul-2013
	4B-16	31-Jul-2013
	4B-17	31-Jul-2013
	4B-18	31-Jul-2013
	4B-19	31-Jul-2013
	4B-20	31-Jul-2013
	4B-21	31-Jul-2013
	4B-22	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
5	5-1	31-Jul-2013
	5-2	31-Jul-2013
	5-3	31-Jul-2013
	5-4	31-Jul-2013
	5-5	31-Jul-2013
	5-6	31-Jul-2013
	5-7	31-Jul-2013
	5-8	31-Jul-2013
	5-9	31-Jul-2013
	5-10	31-Jul-2013
	5-11	31-Jul-2013
	5-12	31-Jul-2013
	5-13	31-Jul-2013
	5-14	31-Jul-2013
	5-15	31-Jul-2013
	5-16	31-Jul-2013
	5-17	31-Jul-2013
	5-18	31-Jul-2013
	5-19	31-Jul-2013
	5-20	31-Jul-2013
	5-21	31-Jul-2013
	5-22	31-Jul-2013
	5-23	31-Jul-2013
	5-24	31-Jul-2013
	5-25	31-Jul-2013
	5-26	31-Jul-2013
	5-27	31-Jul-2013
	5-28	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
6	6-1	31-Jul-2013
	6-2	31-Jul-2013
	6-3	31-Jul-2013
	6-4	31-Jul-2013
	6-5	31-Jul-2013
	6-6	31-Jul-2013
	6-7	31-Jul-2013
	6-8	31-Jul-2013
	6-9	31-Jul-2013
	6-10	31-Jul-2013
	6-11	31-Jul-2013
	6-12	31-Jul-2013
	6-13	31-Jul-2013
	6-14	31-Jul-2013
	6-15	31-Jul-2013
	6-16	31-Jul-2013
	6-17	31-Jul-2013
	6-18	31-Jul-2013
	6-19	31-Jul-2013
	6-20	31-Jul-2013
	6-21	31-Jul-2013
	6-22	31-Jul-2013
	6-23	31-Jul-2013
	6-24	31-Jul-2013
	6-25	31-Jul-2013
	6-26	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
7	7-1	31-Jul-2013
	7-2	31-Jul-2013
	7-3	31-Jul-2013
	7-4	31-Jul-2013
	7-5	31-Jul-2013
	7-6	31-Jul-2013
	7-7	31-Jul-2013
	7-8	31-Jul-2013
	7-9	31-Jul-2013
	7-10	31-Jul-2013
	7-11	31-Jul-2013
	7-12	31-Jul-2013
	7-13	31-Jul-2013
	7-14	31-Jul-2013
	7-15	31-Jul-2013
	7-16	31-Jul-2013
	7-17	31-Jul-2013
	7-18	31-Jul-2013
	7-19	31-Jul-2013
	7-20	31-Jul-2013
	7-21	31-Jul-2013
	7-22	31-Jul-2013
	7-23	31-Jul-2013
	7-24	31-Jul-2013
	7-25	31-Jul-2013
	7-26	31-Jul-2013
	7-27	31-Jul-2013
	7-28	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
7	7-29	31-Jul-2013
	7-30	31-Jul-2013
	7-31	31-Jul-2013
	7-32	31-Jul-2013
	7-33	31-Jul-2013
	7-34	31-Jul-2013
	7-35	31-Jul-2013
	7-36	31-Jul-2013
	7-37	31-Jul-2013
	7-38	31-Jul-2013
	7-39	31-Jul-2013
	7-40	31-Jul-2013
	7-41	31-Jul-2013
	7-42	31-Jul-2013
	7-43	31-Jul-2013
	7-44	31-Jul-2013
	7-45	31-Jul-2013
	7-46	31-Jul-2013
	7-47	31-Jul-2013
	7-48	31-Jul-2013
	7-49	31-Jul-2013
	7-50	31-Jul-2013
	7-51	31-Jul-2013
	7-52	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
8	8-1	31-Jul-2013
	8-2	31-Jul-2013
	8-3	31-Jul-2013
	8-4	31-Jul-2013
	8-5	31-Jul-2013
	8-6	31-Jul-2013
	8-7	31-Jul-2013
	8-8	31-Jul-2013
	8-9	31-Jul-2013
	8-10	31-Jul-2013
	8-11	31-Jul-2013
	8-12	31-Jul-2013

Kap.	Seite	Datum
9	9-1	31-Jul-2013
	9-2	31-Jul-2013
	9-3	31-Jul-2013
	9-4	31-Jul-2013
	9-5	31-Jul-2013
	9-6	31-Jul-2013

Bewußt freigelassen.

0.4 INHALTSVERZEICHNIS

ALLGEMEINES
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 1

BETRIEBSGRENZEN
(ein anerkanntes Kapitel) 2

NOTVERFAHREN
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 3

NORMALE BETRIEBSVERFAHREN
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 4A

ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 4B

LEISTUNGEN
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 5

MASSE UND SCHWERPUNKTLAGE / AUSRÜSTUNGSLISTE
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 6

BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 7

HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG
(ein nicht anerkanntes Kapitel) 8

ERGÄNZUNGEN 9

Bewußt freigelassen.

Änderung	Bezug	vorhanden	
Erhöhung der Kraftstofftemperaturgrenze	MÄM 40-106	◻ ja	◻ nein
Verwendung von Diesel Kraftstoff	MÄM 40-129		
Modifiziertes HFW-Blatt	MÄM 40-123	◻ ja	◻ nein
TAE 125 Rev. 5 Motor	MÄM 40-124	◻ ja	◻ nein
Kühlmittel G30	MÄM 40-147	◻ ja	◻ nein
Generator mit externem Regler	MÄM 40-151	◻ ja	◻ nein
Kraftstoffkühler	MÄM 40-169	◻ ja	◻ nein
TAE 125-02-99 Motor	MÄM 40-256	◻ ja	◻ nein
TAE 125-02-99 ZMS	MÄM 40-701	◻ ja	◻ nein
AED/CED in Kombination mit TAE 125-02-99-Motor	OÄM 40-293	◻ ja	◻ nein
DA 40 D Endschalldämpfer	OÄM 40-096	◻ ja	◻ nein
Long Range Tank	OÄM 40-130	◻ ja	◻ nein
Winterverschluß Frischlufteinlaß	OÄM 40-183	◻ ja	◻ nein
Bugfahrwerksverankerung	OÄM 40-200	◻ ja	◻ nein
ELT Artex ME 406	OÄM 40-247	◻ ja	◻ nein
Statische Druckaufnahme für Autopilot	OÄM 40-267	◻ ja	◻ nein
Garmin G1000, VFR	OÄM 40-224	◻ ja	◻ nein
Garmin G1000, VFR ohne A/P	OÄM 40-268	◻ ja	◻ nein
Garmin G1000, IFR	OÄM 40-193	◻ ja	◻ nein
Optionale Hauptbatterie	OÄM 40-272	◻ ja	◻ nein
Garmin G1000, IFR ohne A/P	OÄM 40-278	◻ ja	◻ nein
Notaxt	OÄM 40-326	◻ ja	◻ nein

Dieses Flughandbuch ist stets an Bord mitzuführen. Der dafür vorgesehene Ort ist die Seitentasche des linken vorderen Sitzes.

WICHTIGER HINWEIS

Die DA 40 D ist ein einmotoriges Flugzeug. Sie weist bei Einhaltung der Betriebsgrenzen und Wartungsvorschriften den durch die Zulassungsbasis geforderten hohen Grad an Zuverlässigkeit auf. Dennoch ist ein Triebwerksausfall nicht völlig ausgeschlossen. Aus diesem Grund sind Flüge bei Nacht, über geschlossenen Wolkendecken, unter Instrumentenflugwetterbedingungen oder über Gelände, das zur Landung ungeeignet ist, mit einem Risiko verbunden. Es wird daher dringend empfohlen, Flugzeiten und Flugrouten so zu wählen, daß dieses Risiko minimiert wird.

.

1.2 ZULASSUNGSBASIS

Dieses Flugzeug ist gemäß dem JAA JC/VP-Verfahren zugelassen. Die Zulassungsbasis für dieses Flugzeug ist JAR-23, veröffentlicht am 11. März 1994, einschließlich Amdt.1, und zusätzlichen Anforderungen, wie in CRI A-01 festgelegt.

3.2.4 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT DREHENDEM PROPELLER

ANMERKUNG

Solange eine Fluggeschwindigkeit von 60 KIAS nicht unterschritten wird und kein schwerwiegender mechanischer Defekt vorliegt, dreht sich der Propeller im Windmilling weiter.

WICHTIGER HINWEIS

Die Höchstgeschwindigkeit für Windmilling ist 110 KIAS. Höhere Fluggeschwindigkeiten können eine Propeller-überdrehzahl bewirken.

ANMERKUNG

Das Wiederanlassen des Motors mit drehendem Propeller ist bei Fluggeschwindigkeiten zwischen 73 und 110 KIAS und Höhen unterhalb 6500 ft (TAE 125-01 Motor) oder 6000 ft (TAE 125-01 R5 Motor) oder 8000 ft (TAE 125-02-99 Motor) Druckhöhe möglich.

1. Geschwindigkeit für besten Gleitwinkel . . . . 73 KIAS (1150 kg)
   68 KIAS (1000 kg)
   60 KIAS (850 kg)

2. Leistungshebel . . . . . IDLE
3. Emergency fuel valve . . . . . check NORMAL

FORTGESETZT

4. Alternate air . . . . . OPEN
5. Kraftstofftransferpumpe . . . . . ON
6. AVIONIC MASTER . . . . . OFF
7. ELECTRIC MASTER . . . . . ON
8. Fluggeschwindigkeit . . . . . 73 bis 110 KIAS

ECU rücksetzen:

9. ENGINE MASTER . . . . . OFF - ON

ANMERKUNG

Wenn der Motor nicht angelassen werden kann:

- Gleitflugkonfiguration gemäß 3.4 - GLEITFLUG einnehmen
- Notlandung gemäß 3.5.1 - NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR durchführen

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.

10. AVIONIC MASTER . . . . . ON, falls erforderlich

ENDE DER CHECKLISTE

3.2.5 WIEDERANLASSEN DES MOTORS MIT STEHENDEM PROPELLER

WICHTIGER HINWEIS

Der Propeller eines TAE 125-02-99 Motors mit Zweimassenschwungrad (MÄM 40-701) installiert dreht sich nach einer Motorstörung im Windmilling weiter. Ein stehender Propeller deutet auf einen schwerwiegenden mechanischen Defekt hin und das Wiederanlassen soll nicht versucht werden.

ANMERKUNG

Das Wiederanlassen des Motors mit stehendem Propeller ist unterhalb von 6500 ft (TAE 125-01 Motor) oder 6000 ft (TAE 125-01 R5 Motor) oder 8000 ft (TAE 125-02-99 Motor) Druckhöhe möglich.

1. Geschwindigkeit für besten Gleitwinkel . . . . 73 KIAS (1150 kg)
   68 KIAS (1000 kg)
   60 KIAS (850 kg)
2. ENGINE MASTER . . . . . OFF
3. Leistungshebel . . . . . IDLE
4. Emergency fuel valve . . . . . check NORMAL
5. Alternate air . . . . . OPEN
6. Kraftstofftransferpumpe . . . . . ON
7. AVIONIC MASTER . . . . . OFF
8. ELECTRIC MASTER . . . . . ON
9. ENGINE MASTER . . . . . ON

ANMERKUNG

Nur wenn der ENGINE MASTER aus- (OFF) und wieder eingeschaltet (ON) wird, kann das Vorglühen ausgelöst

FORTGESETZT

werden. Das Vorglühen muß kurz vor dem Wiederanlaßversuch ausgelöst werden.

10. ELECTRIC MASTER . . . . . START (loslassen, wenn der Motor läuft)

ANMERKUNG

Durch Erhöhen der Fluggeschwindigkeit auf über 105 KIAS (TAE 125-01 Motor) oder 110 KIAS (TAE 125-02-99 Motor, MÄM 40-701 NOT installed) wird sich der Propeller im Windmilling zu drehen beginnen, und der Motor kann so gestartet werden. Dazu sollte der ELECTRIC MASTER auf ON gesetzt werden (siehe 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:

- Gleitflugkonfiguration gemäß 3.4 - GLEITFLUG einnehmen
- Notlandung gemäß 3.5.1 - NOTLANDUNG MIT STEHENDEM MOTOR durchführen

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.

ENDE DER CHECKLISTE