

# Flughandbuch DG-1000T

## 0 Stand

### 0.1 Erfassung der Berichtigungen

Alle Berichtigungen des vorliegenden Handbuchs, ausgenommen aktualisierte Wägedaten, müssen in der nachstehenden Tabelle erfasst werden.

Berichtigungen der anerkannten Abschnitte bedürfen der Gegenzeichnung durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Der neue oder geänderte Text wird auf der überarbeiteten Seite durch eine senkrechte schwarze Linie am rechten Rand gekennzeichnet; die laufende Nummer der Berichtigung und das Datum erscheinen am unteren linken Rand der Seite.

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschr.
1	0.5, 7.14, 7.15	TM1000/09	Oktober 2006	12.12.2006	

# Flughandbuch DG-1000T

## 0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt
6	6.1	Juli 2005		
	6.2	"		
	6.3	"		
	6.4	"		
	6.5	"		
	6.6	"		
	6.7	"		
	6.8	"		
	6.9	"		
	6.10	"		
	6.11	"		
7	7.1	Juli 2005		
	7.2	"		
	7.3	"		
	7.4	"		
	7.5	"		
	7.6	"		
	7.7	"		
	7.8	"		
	7.9	"		
	7.10	"		
	7.11	"		
	7.12	"		
	7.13	"		
	7.14	"	Oktober 2006	
	7.15	"	Oktober 2006	
	7.16	"		
	7.17	"		
	7.18	"		
	7.19	"		
	7.20	"		
	7.21	"		
	7.22	"		
	7.23	"		
	7.24	"		

**Wichtiger Hinweis:** Wenn der STALL FACTOR auf 0,89 gestellt wird, wird die stall warning ganz ausgeschaltet. Diese Einstellung darf nur dann gewählt werden, wenn ein defekter Sensor zu ständigen Warnungen führt. Das DEI sollte dann schnellstmöglich zur Reparatur an den Hersteller eingeschickt werden.

CALIBRATE FUEL G(auge): Nullabgleich der Tankanzeige bei leerem Tank, Druck auf den Drehknopf, N erscheint, durch Drehen des Drehkopfes erscheint Y. Bei Druck auf den Drehknopf wird der Nullabgleich durchgeführt.

SYSTEM SETUP \*\*\*\*: Nur für Service Zwecke beim Hersteller.

Drehknopf (rechts) so lange drücken, bis das DEI-NT 2x piept um die SETUP Seite zu verlassen.

### 7.4.5 Anzeige von Fehlfunktionen und Warnungen

Bei Fehlfunktionen und bei Warnungen werden Vollbildseitenmeldungen gegeben. Alle Meldungen können durch einfachen Druck auf den Drehknopf bestätigt werden. Dann geht das DEI-NT wieder in den normalen Anzeigemodus zurück.

#### **Ausfallmeldungen:**

in der oberen Zeile steht "Failure" und blinkt, in der 2. Zeile steht:

- "Engine Info" = keine Verbindung zum Steuergerät
- "Spindle Fuse" = Spindelmotorsicherung hat ausgelöst -> warten bis abgekühlt
- "RPM Pickup" = Näherungsschalter defekt -> Einfahrautomatik ist abgeschaltet
- "Primer Valve" = Primerventil defekt
- "OAT Sensor" = Außentemperatursensor defekt
- "CHT Sensor" = Zylinderkopftemperatursensor defekt
- "Fuel Sensor" = Tankgeber defekt

#### **Warnmeldungen:**

in der oberen Zeile steht "Warning" und blinkt, in der 2. Zeile steht:

- "Canopy Open" = hintere Haube nicht verriegelt
- "Spoiler" = Bremsklappen sind nicht verriegelt, diese Warnung erscheint nur vor und beim Start, erscheint nicht beim Ausfahren der Bremsklappen im Flug
- "Raise Gear" = Fahrwerk muss noch eingefahren werden, erscheint 4 Minuten nach dem Start, falls das Fahrwerk noch ausgefahren ist
- "Landg. Gear" = Fahrwerkswarnung, sobald die Bremsklappen bei eingefahrenem Fahrwerk ausgefahren werden
- "Stall" = Überziehwarnung erscheint gleichzeitig mit der akustischen bzw. taktilen Warnung.
- "Low Battery" = Batteriespannung permanent unter 11V
- "Battery Overch." = Batteriespannung über 14,7V
- "Switch Error" = falsche Reihenfolge der Schalterbetätigungen beim Ausfahren -> Einfahrautomatik abgeschaltet

## Flughandbuch DG-1000T

- "CBox OvrTemp" = Anlassersteuerung im Steuergerät überhitzt
- "CHT OverTemp" = Zylinderkopftemperatur zu hoch
- "Water Freeze" = Außentemperatur unter +2°C
- "Low Fuel" = Tankanzeige auf Reserve
- "Engine Speed" = Drehzahl über der max. zulässigen.
- "Starter Run" = Der Anlasser läuft mit und produziert Strom. Das Triebwerk sofort abstellen, um Schäden an der elektrischen Anlage zu vermeiden. Diese Meldung kann durch Bestätigen nicht entfernt werden.



### Erklärungen zu den Anzeigen bei Fehlfunktionen

#### **Spindle Fuse:**

Die in dem Steuergerät eingebaute selbstrückstellende Sicherung kann z.B. in folgenden Fällen auslösen:

- a) Die Propellernabe verhakt sich beim Ausfahren an den Motordeckeln.
- b) Beim Ein- oder Ausfahren wird der jeweilige Endschalter nicht geschaltet. Sobald die Sicherung auslöst, schaltet die E-Box die Ein-Ausfahr-Automatik und damit die Strom zum Spindeltrieb ab, geht auf manuellen Betrieb und meldet dem DEI-NT die Störung.

Nach Ablauf der Abkühlzeit (ca. 10sec.) wechselt die Meldung zum manuellen Betrieb (Hand).

Die Automatik kann durch Wechseln der Zündschalterstellung jederzeit wieder aktiviert werden, auch innerhalb der Abkühlzeit.

In Fall a) sollte versucht werden, das Triebwerk manuell wieder einzufahren und dann erneut auszufahren.

Im Fall b) sollte versucht werden, das Triebwerk etwas aus der Endstellung zurückzufahren und dann wieder mit dem manuellen Schalter in die Endstellung zu fahren.

#### **Switch Error Fehlabbfrage eines Schalters beim Ausfahren des Triebwerks**

Wenn das DEI-NT beim Ausfahren eine unrichtige Schaltreihenfolge der einzelnen Schalter bemerkt, wird das Triebwerk nach dem Abstellen des Motors nicht automatisch eingefahren, sondern es wird auf manuellen Betrieb umgeschaltet, d.h. eine Hand und eine Warnung „Switch Error“ erscheinen im mittleren Feld.

Das geschieht, da unter diesen Umständen nicht gewährleistet werden kann, dass beim Einfahren das Triebwerk in der Abbremsstellung stehen bleibt und somit die Gefahr besteht, dass der noch drehende Propeller den Propellerstopper trifft. Sofern der Pilot keine Fehlfunktion erkennen kann und der Propeller sich nicht mehr dreht, kann er die Warnung bestätigen (s.o.) und dann durch Ein- und Ausschalten der Zündung den Automatikbetrieb wieder einschalten.