

0 Allgemeines**0.1 Erfassung der Berichtigungen**

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten	Bezug	Ausgabe Datum
1	0.4 - 0.6, 2.1, 2.5, 4.14-4.16, Diagramme 7, 11, 12	Handbuchrevision TM 413/2	September 2003
2	0.6, Diagramme 1 und 11	Handbuchrevision TM 413/3	Mai 2004
3	0.4, 0.6, 1.9, Diagramm 7	Fahrwerk / Verknüpfung im ausgefahrenen Zustand TM413/7	November 2004
4	0.4, 0.5, 0.11, 2.6, 4.4, 6.2, 6.4, 7.1	Handbuchrevision TM 413/8	Januar 2005
5	0.2, 0.4 - 0.6, 0.10, 1.9, 1.10, 4.7-4.9, Diagramme 17, 18	Zwangsverriegelung Fahrwerk TM1000/13	Februar 2008
6	0.4, 0.6, 0.10, 1.14, Diagramm 6a	ÄM 1000-02 Ventil Seitenflossentank und Bedienhebel	März 2008
7	0.4, 0.5, 0.6, 1.2, 2.6, 4.2, 6.2, Diagramme 3, 9, 11, Seite 2.7 entfernen	Handbuchrevision TM1000/16	Mai 2008

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
0	0.1	März 2002			
	0.2	siehe Änderungsstand			
	0.3	"			
	0.4	"			
	0.5	"			
	0.6	"			
	0.7	März 2002			
	0.8	"			
	0.9	"			
	0.10	"	Febr. 2008		März 2008
	0.11	"	Januar 2005		
	0.12	"			
1	1.1	März 2002			
	1.2	"		Mai 2008	
	1.3	"			
	1.4	"			
	1.5	"			
	1.6	"			
	1.7	"			
	1.8	"			
	1.9	"	Nov. 2004		Febr. 2008
	1.10.	"	Febr. 2008		
	1.11	"			
	1.12	"			
	1.13	"			
	1.14	"	März 2008		
	1.15	"			
	1.16	"			
	1.17	"			
2	2.1	März 2002		Sept. 2003	
	2.2	"			
	2.3	"			
	2.4	"			
	2.5	"	Sept. 2003		
	2.6	"	Januar 2005		Mai 2008
	2.7	"	entfällt		Mai 2008

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
3	3.1	März 2002			
	3.2	"			
	3.3	"			
	3.4	"			
4	4.1	März 2002			
	4.2	"	Mai 2008		
	4.3	"			
	4.4	"	Januar 2005		
	4.5	"			
	4.6	"			
	4.7	"	Febr. 2008		
	4.8	"			
	4.9	"	Febr. 2008		
	4.10	"			
	4.11	"			
	4.12	"			
	4.13	"			
	4.14	"			
4.15	"	Sept. 2003			
4.16	"	Sept. 2003			
4.17	"	Sept. 2003			
5	5.1	März 2002			
	5.2	"			
6	6.1	März 2002			
	6.2	"	Januar 2005	Mai 2008	
	6.3	"			
	6.4	Januar 2005			
7	7.1	März 2002	Januar 2005		
8	8.1	März 2002			
9	9.1	März 2002			

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Diagramm	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
1	Nov. 2001	Mai 2004		
2	Nov. 2001			
3	Nov. 2001	Mai 2008		
4	Nov. 2001			
5	Nov. 2001			
6	Nov. 2001	März 2008	Nicht gültig für W.Nr.10-101 und ab 10-128	
6a	März 2008			
7	Nov. 2001	Sept. 2003	Nov. 2004	
8	Nov. 2001			
9	Nov. 2001	Jan. 2007		
10	Nov. 2001			
11	Nov. 2001	Sept. 2003	Mai 2004	Mai 2008
12	Nov. 2001	Sept. 2003		
17	Febr. 2008			
18	Febr. 2008			
5EP34	25.01.90			
5EP50	17.12.98			
5V18	14.10.94			
10FW2	5.10.99			

1.2 Höhensteuerung und Trimmung

1.2.1 Steuerungssystem

siehe Diagramm 1

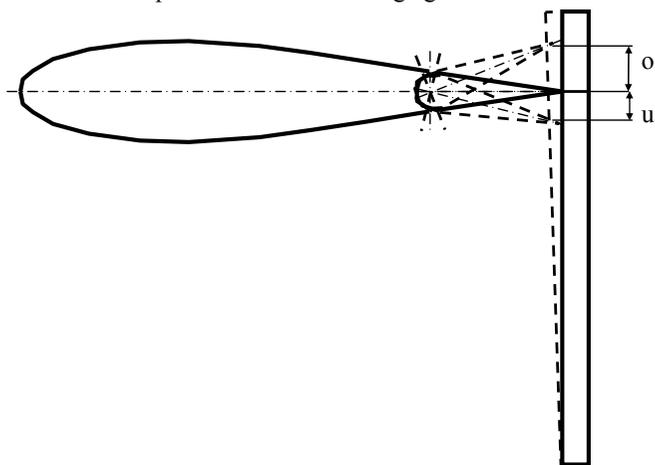
1.2.2 Höhenruderausschläge und Toleranzen

nach oben:	27°	o= 77 bis 79 mm
nach unten:	21°	u= 61 bis 63 mm

Messung bei 168 mm von Drehachse, d.h. direkt neben dem Ausschnitt für das Seitenruder

Das Ausmessen muss folgendermaßen geschehen:

- Meßplatte auf den Boden stellen, die Latte muß senkrecht stehen, wenn sie an der Höhenruderendkante anliegt.
- Höhenruder mit Schablone auf 0 stellen. Eine Zeichnung für die Schablone 10V99 kann vom Hersteller angefordert werden.
- 0-Stellung auf der Meßplatte anzeichnen.
- Von diesem Messpunkt aus die Ausschläge gemäß Skizze messen.



2.4 Prüfungsablauf zur Erhöhung der Betriebszeit

1. Allgemeines

Die Ergebnisse der an Tragflügelholmen durchgeführten Betriebsfestigkeitsversuche haben den Nachweis erbracht, dass die Lebensdauer von Segelflugzeugen und Motorseglern in Faserverbundbauweise 12000 Flugstunden betragen kann, wenn für jedes Stück (über die obligatorischen Jahresnachprüfungen hinaus) in einem speziellen Mehrstufenprüfprogramm die Lufttüchtigkeit unter dem Aspekt der Lebensdauer jeweils erneut nachgewiesen wird.

2. Fristen

Hat das Segelflugzeug eine Betriebszeit von 3000 Flugstunden erreicht, so ist eine Nachprüfung nach dem unter Punkt 3 aufgeführten Programm durchzuführen.

Bei positivem Ergebnis dieser Nachprüfung bzw. nach ordnungsgemäßer Reparatur der festgestellten Mängel wird die Betriebszeit des Segelflugzeuges um 3000 Stunden, also auf insgesamt 6000 Flugstunden erhöht (1. Stufe).

Das vorgenannte Prüfungsprogramm ist zu wiederholen, wenn 6000 Flugstunden erreicht sind. Sind die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel ordnungsgemäß repariert, so kann die Betriebszeit auf 9000 Flugstunden erhöht werden (2. Stufe).

Hat das Segelflugzeug eine Betriebszeit von 9000 Flugstunden erreicht, so ist wiederum die Überprüfung nach vorgeschriebenem Programm durchzuführen. Sind auch hier die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel ordnungsgemäß repariert, so kann die Betriebszeit auf 10000 Flugstunden erhöht werden (3. Stufe).

3. Das jeweilige Prüfprogramm ist beim Hersteller anzufordern.

Dabei sind die folgenden Daten anzugeben: Muster/Baureihe, Kennzeichen, Werknummer und Stundenzahl, bei welcher die Prüfung erfolgen soll. Das Prüfprogramm ist kostenpflichtig.

4. Die Prüfungen dürfen nur beim Hersteller oder in einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchgeführt werden.

5. Die Ergebnisse der Prüfungen sind in einem Befundbericht aufzuführen, wobei zu jeder Maßnahme Stellung zu nehmen ist. Werden die Prüfungen in einem LTB vorgenommen, so ist dem Hersteller eine Kopie des Befundberichts zur Auswertung zuzuleiten.

4.2 Austausch der Steuerseile

Folgende Seilverbindungen sind zulässig:

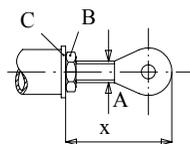
Steuerseil Durchmesser: 3,2mm Konstruktion 7x19 verzinkt mit Nicopressklemmen 28-3-M Kupfer und Werkzeug Nr. 51-M-850 oder 63-V-XPM oder 64-CGMP, wobei jeweils die M-Nut zu benutzen ist. Dies gilt für die Seitenruderseile und das Seil der Schleppkupplung.
Für das Seil der Pedalverstellung und des Seitenflossentanks wird Steuerseil Durchmesser 1,6 Konstruktion 7x7 mit Nicopressklemmen 28-1-C Kupfer und die C-Nut des Werkzeuges 64-CGMP verwendet

Die Verarbeitung der Nicopressklemmen darf nur mit den dazugehörigen Werkzeugen erfolgen. Die zum Werkzeug gehörenden Verarbeitungs- und Prüfanweisungen sind zu beachten.
Siehe auch "Aircraft Inspection and Repair" FAA AC 43.13-1 A.

Wichtiger Hinweis: Steuerseile nach MIL-W-83420 I/A bzw. ISO 2020 (früher LN 9374) sind zu verwenden.

4.3 Einstell- und Montagearbeiten an der Steuerung

- Es sind jeweils neue Stopfmuttern DIN985-8 zn oder LN 9348 zu verwenden.
- Alle Schrauben, die nicht mit Stopfmuttern gesichert sind, sind mit Loctite 243 zu sichern. Vor dem Eindrehen der Schraube sind diese und das Innengewinde zu reinigen. Nur einen Tropfen Loctite auf das Schraubengewinde angeben. Zuviel Loctite kann zu Schäden bei erneutem Lösen der Schraube führen.
- Bei allen Einstellarbeiten ist darauf zu achten, dass die Gelenkstangenköpfe nicht zu weit herausgedreht werden.



A	Maximalwert für x
	mm
M 6	36
M 8	60

Wichtiger Hinweis: Alle Kontermuttern (B) sind mit einer Fächerscheibe (C) DIN 6798 I gesichert. Diese Scheibe nicht verlieren!

Kompass

Fabrikat	Typ	Kennblatt Nr.
PZL	B - 13	FD 19/77
Ludolph	FK 16	10.410/3
Airpath	C 2300	
Hamilton	H I 400	TSO C 7c Type1
Bohli	46 MFK 1	nicht zugelassen nur als Zweitgerät

Der Kompass muss im Flugzeug kompensiert werden.

UKW - Sende- und Empfangsgerät

Fabrikat	Typ	Kennblatt Nr.
Dittel	FSG-40 S	10.911/45
	FSG-50	10.911/71
	FSG-60 M	10.911/72
	FSG-70,71 M	10.911/81
	FSG-90	10.911/98JTSO
	FSG 2T	LBA.0.10.911/103JTSO
	Becker	AR 3201-(1)
Filser	AR 2008/25 (A)	10.911/48
	AR 4201	JTSO-2C37 D, ED-23A
	ATR 720 A	10.911/74
	ATR 720 C	10.911/83
	ATR 600	LBA.0.10.911/106JTSO
	ATR 500	LBA.0.10.911/113JTSO
	ATR 833	EASA.210.0193

oder andere Geräte, die nach TSO, JTSO oder ETSO für die Verwendung in Luftfahrzeugen zugelassen sind.

Hinweis: Nur Geräte mit 58mm Durchmesser können am vorgesehenen Platz in der Konsole unter den Instrumenten eingebaut werden.

Beschilderung DG-1000S

DG Flugzeughahn GmbH
 DG-1000S Werk-Nr.: 10- S Baugjahr:
 Zulassung für bis km/h: 150
 Windenstart
 Flugschlepp
 Manövergeschwindigkeit V_A: 185
 Flüg bei starker Turbulenz 185
 Höchstgeschwindigkeit V_{NE}: 270
 Kunstflugfiguren (nur ohne Wasserdunst):
 Pos. Looping, Chanérole, Trudern, Turn

Zusätzlich Lufttüchtigkeitsgruppe A.
 Nur für Piloten der Kategorie A zulässig:
 halbe g-Last, Abschwung, gesteuerte Rolle, Rückenflug,
 halbe gestörte Rolle aus Rückenflug

Höchstmasse:

Kategorie „A“	650 kg
Kategorie „L“ ohne Wasserballast	750 kg
	kg

Trimmpflan

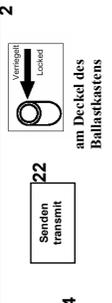
Zuladung im	vorderen	hinteren	Sitz	Fallschirm
				(mitgerechnet)
maximal	110	80	kg	
oder	105	105	kg	
maximal			kg	
minimal		/	kg	

Leichtere Führer müssen die fehlende Masse durch Ballast ergänzen.

Flughöhe in

0-3000	4000	5000	6000	7000	8000
V _{NE} IAS km/h	270	256	243	230	217
	205				

- Vorflüchkontrolle**
1. Trimmgewichte? angelesen?
 2. Richtig und fest angeschafft?
 3. Vorderer Sitz: Pedale in bequemer Sitzposition?
 4. Hinterer Sitz: Sitzhöhe richtig eingeteilt?
 5. Alle Bodenpedel und Instrumente gut erreichbar?
 6. Bremsklappen gut eingestellt und verriegelt?
 7. Ruderprobe? (Dabei Ruder von einem Helfer festhalten)
 8. Seitenflossentank gefüllt, bzw. richtige Ballastmenge eingeteilt?
 9. Verriegelung des Deckels vollständig eingemastet
 10. Beide Höhen verriegelt?
 13. Startstrecke frei?



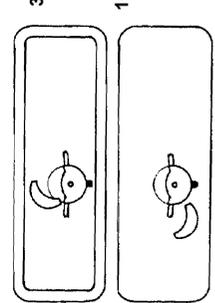
am Deckel des Ballastkastens

22 Senden transmit

23 Betriebsgrenzen für den Seitenflosserwasserballast
 min. Temperatur °C 13,5 17 24 31 38
 max. Flughöhe m 1500 2000 3000 4000 5000
 über Grund

24 Ballastkasten Seitenflosse

Mindestzuladung im vorderen Sitz	kg
Kasten leer	kg
Kasten befüllt	kg



Bauteil-Nr.:
 Bauteil-Nr. auf allen Bauteilen

Type:	DG-1000S
W.Nr.:	

feuertestes Typenschild am vorderen Hauptspant
 Gepäck max. 15 kg
 bagage max. 33 lbs.
 am vorderen Hauptspant

Reifendruck 2,5 bar
 Tyre pressure 36 psi
 rechts auf der Fahrwerksklappe
 Sollbruchstelle 10000 N
 rated load 2200 lbs.

Reifendruck 2,5 bar
 Tyre pressure 36 psi
 rechts über dem Bugrad
 sofern vorhanden

Reifendruck 4 bar
 Tyre pressure 58 psi
 rechts über dem Spornrad

Brennflüssigkeit
 brake fluid
 DOT 3 / DOT 4

auf dem Bremsflüssigkeitsbehälter

Warnung:
 Montage des Höhenleitwerkes
 muss nach der Trimmsinstellung
 voll abgeschlossen sein

Seitenflosse oben links

Diagramm 11 Ausgabe Mai 2008

