

- Gegenstand : 1. Antriebsträger Prüfung
2. Antriebsträger Versteifung
3. Kühlflüssigkeitstemperatur
4. Handbuchrevision
- Betroffen : DG-1000M alle W.Nr.
- Dringlichkeit : 1. Bei jeder Vorflugkontrolle, bis Maßnahme 2 durchgeführt wurde.
2. Wenn Risse festgestellt wurden: vor der nächsten Triebwerksbenutzung.
Solange keine Risse festgestellt werden: optional, serienmäßig ab W.Nr. 10-207M23.
3. Optional, falls die CHT 95°C manchmal überschreitet, serienmäßig ab 10-207M23.
4. Bis spätestens 31.10.2014.
- Vorgang : 1. Bei 2 DG-1000M wurden Risse am Antriebsträger festgestellt. Da die Risse an Stellen auftraten, die bei der Vorflugkontrolle schlecht einsehbar sind, wurde die „Prüfanweisung für den DG-1000M Antriebsträger“ erstellt.
2. Es wurden Versteifungen für die kritischen Stellen entwickelt, die an den Antriebsträger geschweißt werden müssen.
3. Kühlflüssigkeitstemperatur: Der Motorhersteller Solo erlaubt eine max. Kühlflüssigkeitstemperatur von 115°C. DG hat bisher nur 95°C zugelassen. Da einige Motoren manchmal die 95°C überschreiten, wird die max. zulässige Kühlflüssigkeitstemperatur auf 105°C erhöht.
4. Handbuchrevision: Revision wegen Pkt. 1 und 3 und auf Grund von weiteren Betriebserfahrungen, Fehlerkorrekturen.
- Maßnahmen : 1. Prüfung der kritischen Stellen des Antriebsträgers bei jeder Vorflugkontrolle gemäß der „Prüfanweisung für den DG-1000M Antriebsträger“. Falls Risse festgestellt werden, ist Maßnahme 2 vor der nächsten Triebwerksbenutzung durchzuführen.
2. Ausbau des Antriebsträgers gemäß WHB Abschnitt 4.29 und 4.30. Einsenden des Trägers an DG Flugzeugbau.
Sofern Risse vorhanden sind, werden diese repariert. Versteifungsbleche werden gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe f an den Träger geschweißt. Wiedereinbau des Antriebsträgers.
3. Vorderes und hinteres DEI-NT ausbauen und zur Änderung auf Software Version 1.5 vorn und 1.3 hinten (oder höher) an DG Flugzeugbau einschicken. Überkleben der Grenzwerte 95°C durch 105°C Aufkleber bei vorderem und hinterem DEI-NT (wird bei DG durchgeführt).
Nach Änderung wieder einbauen.
4. Handbuchrevision: Austausch der folgenden Handbuchseiten gegen neue Seiten mit Ausgabe Juli 2014 gekennzeichnet mit TM1000/23. Die am rechten Seitenrand markierten Änderungen sind zu beachten.
Flughandbuch: 0.2, 0.4 ÷ 0.6, 2.5, 2.6, 4.33, 7.12, 7.13, 7.19, 7.30
Wartungshandbuch: 0.1, 0.3, 0.6, 0.11, 0.13, 0.14, 1.3, 1.4, 1.10, 8.2, 8.3, 8.5
- Material : 1. Prüfanweisung für den DG-1000M Antriebsträger zu TM1000/23
2. Versteifter und gegebenenfalls reparierter Antriebsträger gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe f
3. Geändertes vorderes DEI-NT mit Software Version 1.5 oder höher, Aufkleber 105°C (rote Schrift auf schwarzem Grund) angebracht,
Geändertes hinteres DEI-NT mit Software Version 1.3 oder höher, Aufkleber 105°C (rote Schrift auf schwarzem Grund) angebracht
4. Handbuchseiten siehe Maßnahmen 4
- Gewicht und Schwerpunktlage : Einfluss vernachlässigbar

Hinweise : Die Maßnahmen 1+4 können vom Pilot/Eigentümer selbst durchgeführt werden. Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen 4 ist von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung spätestens bei der nächsten jährlichen Prüfung zu prüfen und in den Betriebsaufzeichnungen zu bescheinigen.

Die Maßnahmen 2 und 3 sind beim Hersteller DG Flugzeugbau durchzuführen. Die Maßnahmen sind gemäß Punkt M.A.801 freizugeben.

Bruchsal den 06.07.2014

Bearbeiter: Wilhelm Dirks Die Änderungen wurden am 7. August 2014 durch die EASA zugelassen mit Zulassungs-Nr. 10050164

Wilhelm Dirks