

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 die zuständige Behörde.

Der neue oder geänderte Text wird auf der überarbeiteten Seite durch eine senkrechte schwarze Linie am rechten Rand gekennzeichnet; das der Berichtigung zugrunde liegende Dokument und das Datum erscheinen am unteren Rand der Seite.

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Aner- kennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschr.
1	0.5, 7.14, 7.15	TM1000/09	Oktober 2006	12.12.2006	
2	0.3, 0.4, 2.6, 2.11, 2.12, 2.14, 4.25	TM1000/10 Handbuchrevision	Januar 2007	27.03.2007	
3	0.3 – 0.5, 2.12, 4.6, 4.12, 4.13, 7.14 -7.17	TM1000/11 Handbuchrevision	Oktober 2007	5.12.2007	
4	0.4, 0.5, 4.9, 4.17, 7.5	Zwangsverriegelung Fahrwerk TM1000/13	Februar 2008	28.04.08	
5	0.5, 7.9	Gashebel im hinteren Cockpit TM1000/15	März 2008	17.04.2008	
6	0.3, 0.5, 2.11, 7.24	Seitenruderpedale- Fußschlaufen Handbuchrevision TM1000/16	Mai 2008	11.06.2008	
7	0.3, 0.6, 0.7, 9.1 – 9.12	Elektrisch betätigtes Hauptfahrwerk TM1000/14	November 2008	18.01.2009	

Flughandbuch DG-1000T

0.1 Erfassung der Berichtigungen Fortsetzung

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschr.
8	0.6, 9.1, 9.2, 9.13	Sonderausrüstungen für sehr kleine Piloten TM1000/17	Mai 2010	20.07.2010	
9	0.1 ÷ 06, 1.4, 1.5, 2.6, 2.11, 2.12, 4.3, 4.5- 4.7, 4.10, 4.13, 4.29, 6.3, 6.5, 6.6, 6.10, 7.2, 7.9, 7.17 - 7.19, 7.23, 7.24, 9.7, 9.13	Handbuchrevision TM1000/18	Februar 2011	13.05.2011	
10	0.1 ÷ 0.6, 2.9, 4.6, 4.8, 5.4, 6.7, 7.15, 7.16, 7.24, 9.8	Handbuchrevision TM1000/24, Brandhahnwarnung TMDG-G-09 auf Seite 7.15 ergänzt.	Oktober 2014	11.11.2014	

Flughandbuch DG-1000T

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/	
0	0.0	Juli 2005				
	0.1	siehe Änderungsstand				
	0.2		"			
	0.3		"			
	0.4		"			
	0.5		"			
	0.6		"			
	0.7	Juli 2005				
1	1.1	Juli 2005				
	1.2	"				
	1.3	"				
	1.4	"	Febr. 2011			
	1.5	"	Febr. 2011			
	1.6	"				
2	Anerk.	2.1	Juli 2005			
	"	2.2	"			
	"	2.3	"			
	"	2.4	"			
	"	2.5	"			
	"	2.6	"	Jan. 2007	Febr. 2011	
	"	2.7	"			
	"	2.8	"			
	"	2.9	"	Okt. 2014		
	"	2.10	"			
	"	2.11	"	Jan. 2007	Mai 2008	Febr. 2011
	"	2.12	"	Oktober 2007	Febr. 2011	
	"	2.13	"			
	"	2.14	"	Jan. 2007		
	"	2.15	"			
3	"	3.1	Juli 2005			
	"	3.2	"			
	"	3.3	"			
	"	3.4	"			
	"	3.5	"			
	"	3.6	"			
	"	3.7	"			
	"	3.8	"			

Flughandbuch DG-1000T

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
4	Anerk.	4.1	Juli 2005	Okt. 2014	
	"	4.2	"		
	"	4.3	"	Febr. 2011	
	"	4.4	"		
	"	4.5	"	Febr. 2011	
4		4.6	"	Oktober 2007	Febr. 2011 Okt. 2014
		4.7	"	Febr. 2011	
	"	4.8	"	Okt. 2014	
	"	4.9	"	Febr. 2008	
	"	4.10	"	Febr. 2011	
	"	4.11	"		
	"	4.12	"	Oktober 2007	
	"	4.13	"	Oktober 2007	Febr. 2011
	"	4.14	"		
	"	4.15	"		
	"	4.16	"		
	"	4.17	"	Febr. 2008	
	"	4.18	"		
	"	4.19	"		
	"	4.20	"		
	"	4.21	"		
	"	4.22	"		
	"	4.23	"		
	"	4.24	"		
	"	4.25	"	Jan. 2007	
	"	4.26	"		
	"	4.27	"		
	"	4.28	"		
	"	4.29	"	Febr. 2011	
5	"	5.1	Juli 2005		
	"	5.2	"		
	"	5.3	"		
	"	5.4	"	Okt. 2014	
	Anerk.	5.5	"		
		5.6	"		
		5.7	"		
		5.8	"		
		5.9	«		

Flughandbuch DG-1000T

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt	
6	6.1	Juli 2005			
	6.2	"			
	6.3	"	Febr. 2011		
	6.4	"			
	6.5	"	Febr. 2011		
	6.6	"	Febr. 2011		
	6.7	"	Okt. 2014		
	6.8	"			
	6.9	"			
	6.10	"	Febr. 2011		
	6.11	"			
7	7.1	Juli 2005			
	7.2	"	Febr. 2011		
	7.3	"			
	7.4	"			
	7.5	"	Febr. 2008		
	7.6	"			
	7.7	"			
	7.8	"			
	7.9	"	März 2008	Febr. 2011	
	7.10	"			
	7.11	"			
	7.12	"			
	7.13	"			
	7.14	"	Oktober 2006	Okt. 2007	
	7.15	"	Oktober 2006	Okt. 2007	Okt. 2014
	7.16	"	Oktober 2007	Okt. 2014	
	7.17	"	Oktober 2007	Febr. 2011	
	7.18	"	Febr. 2011		
	7.19	"	Febr. 2011		
	7.20	"			
	7.21	"	Febr. 2011		
	7.22	"			
	7.23	"	Febr. 2011		
	7.24	„	Mai 2008	Febr. 2011	Okt. 2014

Flughandbuch DG-1000T

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt
8	8.1	Juli 2005		
	8.2	"		
	8.3	"		
	8.4	"		
	8.5	"		
	8.6	"		
9	9.1	Nov. 2008	Mai 2010	
	9.2	"	Mai 2010	
	9.3	"		
	9.4	"		
	9.5	"		
	9.6	"		
	9.7	"	Febr. 2011	
	9.8	"	Okt. 2014	
	9.9	"		
	9.10	"		
	9.11	"		
	9.12	"		
	9.13	Mai 2010	Febr. 2011	

2.10 Manöverlastvielfache

Folgende Lastvielfache dürfen beim Abfangen nicht überschritten werden:

Lufttüchtigkeitsgruppe	Utility		Aerobatic	
	pos.	neg.	pos.	neg.
bei Manövergeschwindigkeit V_A	+5,3	-2,65	+7,0	-5,0
bei Höchstgeschwindigkeit V_{NE}	+4,0	-1,5	+7,0	-5,0
bei ausgefahrenen Bremsklappen und V_{NE}	+3,5	0	+3,5	0

2.11 Flugbesatzung

- a) einsitzig, nur im vorderen Führersitz zulässig
 max. Zuladung im vorderen Führersitz 110 kg
 min. Zuladung im vorderen Führersitz siehe Hinweisschild im Cockpit
 und Eintragung auf Seite 6.7

- b) doppelsitzig
 Es kann sowohl der vordere, als auch der hintere Sitz als Sitz des verantwortlichen Piloten bestimmt werden.
 Wenn der hintere Sitz als Sitz des verantwortlichen Piloten bestimmt wird, so ist sicherzustellen, dass für den hinteren Sitz alle notwendigen Bedienorgane und Instrumente vorhanden sind und der verantwortliche Pilot das Fliegen vom hinteren Sitz ausreichend geübt hat.

Max. Zuladung zusammen in beiden Führersitzen: 210 kg

Max. Zuladung im vorderen Sitz: 105 kg

Ausnahme: Die Zuladung im vorderen Sitz darf max. 110 kg betragen, wenn die Zuladung im hinteren Sitz 90 kg nicht überschreitet.

Max. Zuladung im hinteren Sitz: 110 kg

Minimale Zuladung im vorderen Führersitz: Entspricht der minimalen Zuladung für einsitziges Fliegen (siehe a)) abzüglich 40% der Zuladung im hinteren Führersitz. D.h. 10 kg im hinteren Sitz ersetzen 4 kg fehlende Zuladung im vorderen Sitz.

Bei diesen Zuladungen wird der unter 2.8 angegebene Schwerpunktbereich eingehalten, wenn sich der Leermassenschwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen befindet.

Siehe Beladeplan in Abschnitt 6.8.

Wichtiger Hinweis:

Bei geringerer Pilotenmasse ist entsprechender Ballast im Führersitz mitzuführen. Ballast im Sitz (Bleikissen) ist an den Anschlusspunkten der Bauchgurte zu befestigen.

Option: Einbaumöglichkeit für herausnehmbaren Trimmballast im vorderen Sitz siehe Abschnitt 7.17.1.

4.2.5 Einbau einer Seitenflossenbatterie

Optional kann eine Seitenflossenbatterie eingebaut werden.

Dazu ist der eingebaute Sicherungsbügel (Teil 10L35 aus Federstahldraht) herauszunehmen.

Der Sicherungsbügel verhindert den Einbau einer Batterie und dient als Anzeige, dass keine Batterie eingebaut ist, da seine Enden von außen sichtbar sind.

Nach dem Ausbau der Batterie den Sicherungsbügel wieder einhängen.

Warnung: Die Seitenflossenbatterie erhöht die Mindestzuladung siehe Beladeplan Abschnitt 6.8.4.

Es darf nur die werksseitige Batterie mit Bestellnr. Z110 (Masse 5,5 kg) verwendet werden. Keine anderen Dinge in das Batteriefach tun.

Tanken des Kraftstoffes

Das Tanken erfolgt mit der eingebauten elektrischen Tankpumpe aus Kanistern, in denen der Treibstoff bereits mit dem Öl gemischt wird.

Öl: Nur Super-Zweitaktöl gemäß Abschnitt 2.6 verwenden.

Hauptschalter des Flugzeuges einschalten, Triebwerk ausfahren.

Betankungsschlauch an der flugzeugseitigen Schnellkupplung (links oben vorn im Motorraum) ankuppeln. Pumpe durch Druck auf den Taster, der bei der Schnellkupplung eingebaut ist, einschalten. Sobald der Tank voll ist, schaltet ein Schalter die Stromzufuhr für die Tankpumpe ab. Wenn der Tankvorgang unterbrochen oder beendet werden soll, bevor der Tank voll ist, so geschieht dies durch einen erneuten Druck auf den Taster.

Wiedereinschalten der Pumpe ist durch erneuten Druck auf den Taster möglich.

Warnung: Nur sauberen und wasserfreien Kraftstoff verwenden!

4.2.6 Abrüsten

Das Abrüsten geschieht analog dem Aufrüsten.

Wasserballast ist zuvor abzulassen.

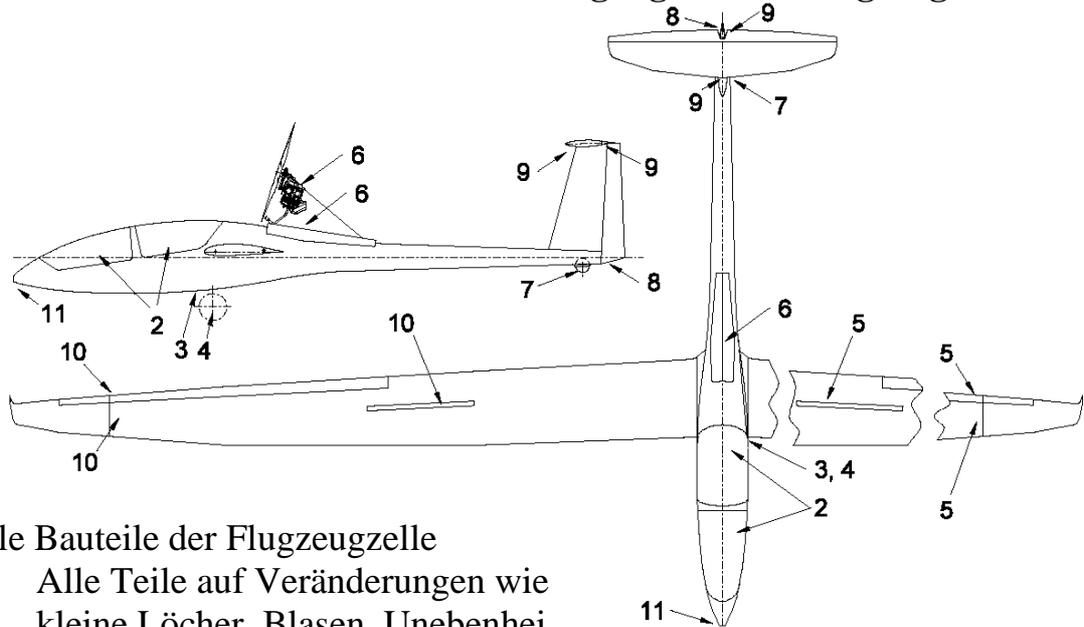
Die Bremsklappen sind zu verriegeln.

Zum Herausziehen der Absteckbolzen muss das Werkzeug W 38/2 ganz bis auf den Bolzen eingeschraubt werden, um die Sicherung des Absteckbolzens zu öffnen.

Es empfiehlt sich beim Abrüsten des linken Flügels den Absteckbolzen noch nicht aus dem rechten Flügel herauszuziehen.

Abnehmen oder Anbauen der 20 m Ansteckflügel bzw. der 18 m Flügelenden:
Auf der Flügeloberseite den Verriegelungsbolzen mit einem Stift mit Durchmesser 6 mm (z. B. Werkzeug W36) eindrücken. Ansteckflügel bzw. Flügelende herausziehen.

B Kontrollen nach dem Aufrüsten Rundgang um das Flugzeug



1. Alle Bauteile der Flugzeugzelle
 - a) Alle Teile auf Veränderungen wie kleine Löcher, Blasen, Unebenheiten in der Oberfläche sowie Lackrisse kontrollieren;
 - b) Vorder- und Endkanten von Flügeln und Leitwerken auf Risse und Aufplatzungen kontrollieren;
2. Cockpitbereich
 - a) Kontrolle des Haubenverriegelungsmechanismus;
 - b) Kontrolle des Haubennotabwurfs siehe Abschnitt 7.16 (nicht jedes mal, aber min. alle 3 Monate);
 - c) Kontrolle der Sicherung der Hauptbolzen;
 - d) Kontrolle aller Steuerungselemente auf Zustand und Funktion incl. Ruderprobe;
 - e) Kontrolle der Schleppkupplungsbetätigung auf Zustand und Funktion mit Ausklinkprobe;
Kontrolle ob der Kugelgriff der Pedalverstellung so weit nach vorn gezogen wird, dass er sich nicht bei hinterer Pedalstellung am Trimmerauslösegriff (am Steuerknüppel) eingehängen kann;
 - f) Fremdkörperkontrolle;
 - g) Kontrolle der Instrumente auf Zustand und Funktion;
 - h) Hauptschalter einschalten, Kontrolle von Funkgerät und anderer elektrischer Ausrüstung auf Funktion.
 - i) Kontrolle der Triebwerksbedienelemente;
 - j) Kontrolle der Sicherungen;
 - k) Ein-Ausfahrmechanismus durch Betätigung in beide Richtungen überprüfen. Die Ausfahrzeit sollte 13 Sekunden nicht überschreiten!
 - l) Triebwerk ausfahren
 - m) Kontrolle des Kraftstofffilters auf Schmutz oder Schlamm bildung (im Gepäckraum);
 - n) Kraftstoffmenge kontrollieren, im DEI-NT und durch Blick auf den Tank;
 - o) Kontrolle, ob der Seitenflossentank entleert ist.

5.2.2 Überziehggeschwindigkeiten

Die angegebenen Geschwindigkeiten sind die minimal im Geradeausflug erreichbaren in km/h.

Bremsklappen eingefahren 20m Spannweite

Masse kg	470	500	550	600	650	700	750
W/S kg/m ²	26,8	28,5	31,4	34,2	37,1	39,9	42,8
V km/h	62,9	64,9	68,0	71,1	74,0	76,8	79,5

Bremsklappen eingefahren 18m Spannweite

W/S kg/m ²	28,1	29,9	32,9	35,9	38,9	41,9	44,9
V km/h	64,4	66,4	69,7	72,8	75,8	78,6	81,4

Bremsklappen ausgefahren 20m Spannweite

Masse kg	470	500	550	600	650	700	750
V km/h	67,4	69,5	72,9	76,2	79,3	82,3	85,1

Bremsklappen ausgefahren 18m Spannweite

V km/h	69,0	71,2	74,7	78,0	81,2	84,2	87,2
--------	------	------	------	------	------	------	------

Der Höhenverlust beim Überziehen beträgt ca. 50 m, wenn sofort gegengesteuert wird.

Flughandbuch DG-1000T

6.8.8 Wägebericht (zu Abschnitt 6.3)

Distanzen in mm, Massen in kg, U= Lufttüchtigkeitsgruppe Utility

A= Lufttüchtigkeitsgruppe Aerobatic

Wägung am:						
Ausgeführt von:						
Ausrüstungs- Verzeichnis vom:						
Spannweite	18m	20m				
Leermasse						
Leermassen- schwerpunkt						
max. Flugmasse ohne W.B.	U					
	A	630	/			
max. Zuladung ohne W.B.	U					
	A		/			
max. Flugmasse mit WB						
max. Zuladung mit W.B.						
min. Zuladung YY						
min. Zuladung XX						
min. Zuladung ZZ						
max. Zuladung in beiden Sitzen	210	210				
Prüfer Unterschrift, Stempel						

WB= Wasserballast

YY= ZZ+16kg= min. Zuladung im vorderen Führersitz ohne Seitenflossenballast mit Seitenflossenbatterie.

XX= YY+35 = min. Zuladung im vorderen Führersitz bei einsitzigem Fliegen mit vollem Ballastkasten in der Seitenflosse mit Seitenflossenbatterie.

ZZ= min. Zuladung im vorderen Führersitz ohne Seitenflossenballast ohne Seitenflossenbatterie..

Wägung erfolgte mit:

ohne Batterie in der Seitenflosse

Spornrad mit: Kunststofffelge

Messingfelge (s. Abschnitt 7.17.4)

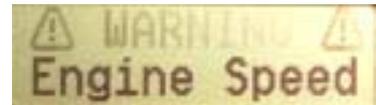
Flughandbuch DG-1000T

- "OAT Sensor" = Außentempersensord defekt
- "CHT Sensor" = Zylinderkopftempersensord 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
- "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.
- "Main Switch" = Erinnerung daran, dass der Hauptschalter ausgeschaltet werden sollte. Diese Funktion ist erst ab Software Version 1.7 verfügbar.
- **Nur wenn TM DG-G-09 durchgeführt wurde:** "Open Fuel!" = Brandhahn nicht voll geöffnet, erscheint wenn die Zündung eingeschaltet wird.



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 den 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.

Fehler des Schalters, der vom Propellerstopper betätigt wird (keine Fehlermeldung)

Es könnte beim Einfahren vorkommen, dass sich der Propeller auf den Stopper legt, wenn das Triebwerk von der Abbremsstellung in die Stellung fährt, in welcher der Stopper nach vorne schwenkt. Dadurch kann der Stopper nicht nach vorne schwenken und damit kann auch der Schalter am Stopper nicht schalten. Damit das Triebwerk nicht komplett einfährt, wobei der Propeller beschädigt werden könnte, macht das DEI-NT eine Abfrage, ob der Stopperschalter innerhalb von 3 Sekunden nach Beginn des Einfahrens aus der Abbremsstellung schaltet. Sollte dies nicht der Fall sein, wird das Triebwerk wieder bis in die Abbremsstellung ausgefahren, dann den Propeller durch Druck auf die Startertaste drehen, der weitere Einfahrtvorgang läuft wieder normal ab.

Anmerkung: nur in diesem Fall ist in der Abbremsstellung das Drehen des Propellers über den Anlasser möglich.

7.4.6 Flightlog → PC:

Folgende Daten jedes Fluges werden ausgelesen und können auf einem PC mit dem Programm DEI-NT-PC (erhältlich bei DG-Flugzeugbau) angeschaut werden:

Datum, Startzeit, Landezeit, Flugdauer, Motorlaufzeit, max. Motordrehzahl, max. CHT.

Die Dauer der Überschreitung der Grenzwerte von Motordrehzahl und CHT.

Fehler der CAN Schnittstelle (Datenübertragung vom DEI-NT zum Steuergerät)

Erfolgte resets des DEI-NT's

Übertemperatur des Steuergerätes (ergibt Hinweise auf eventuellen Defekt)

Alle ausgegebenen Meldungen und ob diese bestätigt wurden.

7.17.4 Schweres Spornrad

Anstelle des serienmäßigen Spornrades mit Kunststofffelge S23 kann ein Spornrad mit Messingfelge S27/1 eingebaut werden. Der Einbausatz ist unter der Bestell-Nr. S27/4 bei der Firma DG Flugzeugbau erhältlich.

Das Differenzgewicht zwischen Kunststoff- und Messingfelge beträgt 3,1 kg. Mit der Messingfelge erhöht sich die Mindestzuladung im vorderen Cockpit um 8,5kg. Der erhöhte Wert ist in den Datenschildern im Cockpit und auf Seite 6.7 einzutragen. Das gilt auch, wenn das schwere Spornrad nur zeitweilig eingebaut wird.

7.17.5 Batterie im Gepäckraum mit Batterieumschalter

Es kann eine zusätzliche Batterie Z01 im Gepäckraum eingebaut werden. In diesem Fall ist ein Batterieumschalter im vorderen Instrumentenbrett erforderlich.

In der mittleren Schalterstellung ist die Zusatzbatterie vom Bordnetz getrennt. Nach oben Bordnetz, nach unten Zusatzbatterie.

Vorzugsweise werden an diesen Stromkreis nur E-Vario etc. und Logger angeschlossen.

Die Batteriesicherung befindet sich direkt an der Batterie, Typ G-Schmelzeinsatz G 250 V 5 x 20 / 4 A flink.

7.17.6 Batterie in der Seitenflosse

Es kann eine Batterie in der Seitenflosse installiert werden, hierbei sind Abschnitt 4.2.5 und der Beladeplan siehe Abschnitt 6.8.4 zu berücksichtigen. Es darf nur die werksseitige Batterie Z110 (12V, min. 12Ah, Masse 5,5 kg) verwendet werden.

Die Batteriesicherung befindet sich direkt an der Batterie, Typ G-Schmelzeinsatz G 250 V 5 x 20 / 4 A flink.

Dieser Batterieanschluss ist parallel zum Anschluss der Batterie im Gepäckraum verkabelt.

7.17.7 Funkeinbau mit automatischer Umschaltung

Bei Verwendung des werksseitigen Funkeinbausatzes wird das Funkgerät bei ausgefahrenem Triebwerk automatisch von Normalbetrieb auf Motorflugbetrieb umgeschaltet. Sobald der Motor einfährt, wird wieder auf Normalbetrieb umgeschaltet. Bei Normalbetrieb sind nur die Schwanenhalsmikrophone aktiviert. Bei Motorflugbetrieb wird das Intercom aktiviert. Es sind nur die Mikrophone der Headsets eingeschaltet. Der Lautsprecher und die Hörer der Headsets sind in beiden Betriebszuständen in Betrieb.

4.5.12.3 Rückstellung des Notausfahrmechanismus für den Normalbetrieb

Nach jedem Notausfahren muss das System wieder für den Normalbetrieb zurückgestellt werden.

Dazu muss einer der beiden Notentriegelungsgriffe gezogen und gleichzeitig der Kipptaster im Instrumentenbrett nach unten gedrückt werden. Die mittlere (rote) und die untere (grüne) LED leuchten

Taster und Notentriegelungsgriff müssen gedrückt, bzw. gezogen bleiben, bis die mittlere (rote) LED erlischt und nur noch die untere (grüne) LED leuchtet. Der Spindeltrieb wird dabei automatisch abgeschaltet, erst dann Taster und Notentriegelungsgriff loslassen.

Danach kann das Fahrwerk wieder eingefahren werden, siehe Abschnitt 4.5.12.1.

4.5.12.4 Teilweises Ein- oder Ausfahren zu Inspektions- und Wartungszwecken

Der Einfahrvorgang kann durch Drücken des Kipptasters nach unten gestoppt werden.

Der Ausfahrvorgang kann durch Drücken des Kipptasters nach oben und gleichzeitiges Drücken des Drucktasters gestoppt werden.

Es leuchtet nur noch die mittlere (rote LED).

Bei Wartungsarbeiten ist der Hauptschalter auszuschalten!

Mit den unter Abschnitt 4.5.12.1 beschriebenen Verfahren kann das Fahrwerk wieder ein- oder ausgefahren werden.

4.5.12.5 Maßnahmen gegen Einfahren des Fahrwerkes am Boden

Wenn das Flugzeug auf dem Hauptfahrwerk steht, darf das Fahrwerk auf gar keinen Fall eingefahren werden, da es sonst beschädigt wird. Um das Risiko einer Fehlbedienung zu minimieren, wurde die folgende Sicherheitsschaltung vorgesehen:

1. Wenn der Kipptaster nach oben gedrückt wird, so passiert nichts.
2. Wenn der Kipptaster nach oben gedrückt und der Drucktaster 1 mal gedrückt wird, so ertönt ein Warnton (nur sofern ein Summer eingebaut ist), sonst passiert nichts.
3. Das Fahrwerk wird nur dann eingefahren, wenn eine der beiden folgenden Methoden angewandt wird:
 - a) Kipptaster nach oben gedrückt halten und Drucktaster 2 mal innerhalb von 2 Sekunden drücken.
 - b) Drucktaster gedrückt halten und Kipptaster 2 mal innerhalb von 2 Sekunden nach oben drücken.

Wichtiger Hinweis: Wenn die DG-1000 unbeaufsichtigt abgestellt wird, so sollte der Hauptschalter ausgeschaltet werden, um jegliche Fehlbedienung des Fahrwerkes zu verhindern.