

# Flughandbuch DG-1000M

## 0 Stand

### 0.1 Berichtigungsstand des Handbuchs

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 Anerkennung	Eingefügt Datum Unterschrift
1	0.1, 0.2, 0.4 ÷ 0.7, 2.14, 3.2, 4.7, 4.9 ÷4.11, 4.14, 4.15, 4.33, 5.4, 5.9, 6.5, 6.7, 6.9, 6.11, 7.9, 7.24, 7.25, 7.27, 7.30, 8.3	Handbuchrevision TM1000/22	Oktober 2012	10.12. 2012	
2	0.2, 0.4 ÷ 0.6, 2.5, 2.6, 4.33, 7.12, 7.13, 7.19, 7.30	Handbuchrevision TM1000/23	Juli 2014	7.08. 2014	
3	0.2, 0.5, 4.15	Handbuchrevision TM1000/27	Juli 2015	10.08.20 15	

# Flughandbuch DG-1000M

## 0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt
4	EASA-anerk.	4.1	Oktober 2010	
	"	4.2	Oktober 2010	
	"	4.3	Oktober 2010	
	"	4.4	Oktober 2010	
	"	4.5	Oktober 2010	
4		4.6	Oktober 2010	
		4.7	Oktober 2010	Oktober 2012
	"	4.8	Oktober 2010	
	"	4.9	Oktober 2010	Oktober 2012
	"	4.10	Oktober 2010	Oktober 2012
	"	4.11	Oktober 2010	Oktober 2012
	"	4.12	Oktober 2010	
	"	4.13	Oktober 2010	
	"	4.14	Oktober 2010	Oktober 2012
	"	4.15	Oktober 2010	Oktober 2012 Juli 2015
	"	4.16	Oktober 2010	
	"	4.17	Oktober 2010	
	"	4.18	Oktober 2010	
	"	4.19	Oktober 2010	
	"	4.20	Oktober 2010	
	"	4.21	Oktober 2010	
	"	4.22	Oktober 2010	
	"	4.23	Oktober 2010	
	"	4.24	Oktober 2010	
	"	4.25	Oktober 2010	
	"	4.26	Oktober 2010	
	"	4.27	Oktober 2010	
	"	4.28	Oktober 2010	
	"	4.29	Oktober 2010	
	"	4.30	Oktober 2010	
	"	4.31	Oktober 2010	
	"	4.32	Oktober 2010	
	"	4.33	Oktober 2010	Oktober 2012 Juli 2014
5	"	5.1	Oktober 2010	
	"	5.2	Oktober 2010	
	"	5.3	Oktober 2010	
	"	5.4	Oktober 2010	Oktober 2012
	EASA-anerk.	5.5	Oktober 2010	
		5.6	Oktober 2010	
		5.7	Oktober 2010	
		5.8	Oktober 2010	
		5.9	Oktober 2010	Oktober 2012

## 4.5.1.3 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.

**Anmerkung:** Es kann passieren, dass der Spindeltrieb abgeschaltet wird, bevor die Gasfeder ganz rückgestellt wurde. In solch einem Fall ca. 5 Minuten warten, um das System abkühlen zu lassen und dann das Rückstellen wieder starten.

Danach kann das Fahrwerk wieder eingefahren werden, siehe Abschnitt 4.5.1.1.

## 4.5.1.4 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 4.5.1.1 beschriebenen Verfahren kann das Fahrwerk wieder ein- oder ausgefahren werden.

## 4.5.1.5 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 eingebaut W.Nr. M1 bis M4), 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-1000M unbeaufsichtigt abgestellt wird, so sollte der Hauptschalter ausgeschaltet werden, um jegliche Fehlbedienung des Fahrwerkes zu verhindern.