



- Gegenstand : Max. Pilotengewichte, Handbuchrevision, Vereinheitlichung der DG-1000 Baureihen
- Betroffen Muster: DG-1000
Baureihe: DG-1000S Maßnahmen 1 und 6 alle W.Nr., Maßnahmen 2-5 ab W.Nr. 10-268 ohne 10-271 – 274, Maßnahmen 5 ab W.Nr. 10-268
- Dringlichkeit : Maßnahmen 1 und 6: bis 31.08.2019
Maßnahmen 2-4 bei Herstellung ab W.Nr. 10-268 ohne 10-271 - 274
Maßnahmen 5 bei Herstellung ab W.Nr. 10-268
- Vorgang : Möglichkeit zur Erhöhung der Pilotengewichte auf max. 2x110 kg statt 2x105 kg. Änderungen zur Vereinheitlichung der Baureihen zur Produktionsvereinfachung. Handbuchrevision auf Grund von Betriebserfahrungen incl. Erhöhung der max. Pilotengewichte und wegen der Änderungen zur Vereinheitlichung der Baureihen siehe Maßnahmen 2 bis 5.
- Maßnahmen : 1. Erhöhung der Pilotengewichte auf max. 2x110 kg wenn die Masse des hinteren Piloten durch Ballast im Ballastkasten in der Seitenflosse ausgeglichen wird. Dazu ist das Hinweisschild „Trimmplan“ in beiden Cockpits auszutauschen (siehe Diagramm 11 Pkt.4) und die Handbuchrevision muss durchgeführt werden.
Revision 1: Die Hinweisschilder und diverse Handbuchseiten s. unten haben sich gegenüber der Erstausgabe geändert.
2. Kupplungsantrieb: wird von der Baureihe DG-1000M übernommen, siehe Diagramm 5a WHB.
3. Elektrisch betätigtes Einziehfahrwerk: Der Fahrwerkskasten und die dazugehörigen Composite-Teile werden auf den Stand der DG-1000M gebracht. Die Fahrwerksgeometrie der DG-1000S wird nicht geändert, um die Spornlast nicht zu erhöhen. Die Klemmsteckachsen werden durch verschraubte Steckachsen von der DG-1000M ersetzt, Zusammenbau siehe WHB Diagramm 20.
4. Sauerstoffflaschen: Die GFK Röhre für die max. 7L große Sauerstoffflasche entfällt. Stattdessen wird der Einbau für 3L Sauerstoffflaschen der DG-1000M (Option) übernommen. Einbau siehe Zeichnung 10R146 im Anhang des WHB.
5. Funkplatte und Verkabelung: Verwendung der Funkplatte 10R134 Ausgabe b im vorderen Instrumententurmunterteil für alle Versionen, auch mit elektrisch betätigtem Fahrwerk. 4 Sicherungsautomaten, Batterie Hauptschalter und Batterieumschalter sind serienmäßig eingebaut, Verkabelung nach Zeichnung 10E13.
6. Handbuchrevision: Austausch der folgenden Handbuchseiten gegen neue Seiten mit Ausgabe Dezember 2018 gekennzeichnet mit TM1000/41. Die markierten Änderungen sind zu beachten.
FHB: 0.2 -0. 5, 2.7, 2.12, 6.4, 6.6, 7.2, 7.3, 7.6, 7.7, 7.10, 7.12, 7.13, 9.10
WHB: 0.3 - 0.6, 0.10, 1.12, 1.14, 4.9a, 4.11, 6.1, 6.3, 8.1, Anlage 1 Seiten 5-7
Diagramme 2, 5, 5a, 7, 7a, 11, 20, Zeichnungen 10E13, 10R146
Revision 1: Folgende Seiten haben sich gegenüber der Erstausgabe geändert bzw. sind dazugekommen mit Ausgabe Mai 2019 gekennzeichnet mit TM1000/41 Revision 1:
FHB: 0.2 – 0.4, 2.7, 2.12, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8
WHB: 0.3, 0.6, Diagramm 11
- Material : 2 Stück Hinweisschild „Trimmplan“ s. WHB Diagramm 11 TM1000/41 Revision 1
Handbuchseiten siehe Maßnahmen 6

Der technische Inhalt dieses Dokuments ist unter dem Privileg DOA Ref. EASA.21J.530 genehmigt.



Gewicht und
Schwerpunktlage : Einfluss vernachlässigbar

Hinweise : Genauere Beschreibung der Änderungen zur Vereinheitlichung der
Baureihen siehe Änderungsmitteilung TM1000/41

Die Maßnahmen 1 und 6 können vom Pilot/Eigentümer selbst durchgeführt
werden,

Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist vom
Pilot/Eigentümer zu prüfen und gemäß MA.801 (b) 3. freizugeben.

Falls Sie Fragen zu dieser TM haben, kontaktieren Sie bitte DG
Flugzeugbau: Tel.: 0049 7251 3020-0, E-Mail: dg@dg-flugzeugbau.de

Bruchsal den 8.01.2019
Revision 1 15.05.2019

Bearbeiter:

Erstausgabe: Die Änderungen wurden am 14.03.2019 durch die EASA
zugelassen mit Zulassungs-Nr. 10069251

Revision 1: Die Änderungen wurden am 28.05.2019 durch die EASA
zugelassen mit Zulassungs-Nr. 10070048