

Gegenstand: Flug- und Wartungshandbuch

Betroffen: Segelflugzeuge DG-200 alle Baureihen, Geräte Nr. 323  
W.Nr: alle

Dringlichkeit: innerhalb 30 Tagen

Vorgang: Das Flug- und Wartungshandbuch wird um folgende Punkte aktualisiert:

1. Prüfungsablauf zur Erhöhung der Betriebszeit
2. Kontrolle des Haubennotabwurf bei einteiliger Haube
3. Diverse Ergänzungen

Maßnahme:

1. Änderung des Flughandbuchs:  
Inhaltsverzeichnis S.3 bzw. 17/3 bzw. 17C3  
Seite 27 6.2 Schmierung und Kontrolle des Haubennotabwurfs.  
6.4 Neue Ausgabe der Betriebs- und Wartungsanweisung für die Schleppekupplung  
6.5 Zulässige Gesamtbetriebszeit und Inspektionen.  
Die betroffenen Seiten sind auszutauschen.
2. Änderung des Wartungshandbuchs  
Inhaltsverzeichnis 0  
Seite 7 B Neue Ausgabe der Betriebs- und Wartungsanweisung für die Schleppekupplung  
C Überprüfung des Haubennotabwurfs  
Seite 7 a E Prüfungsablauf zur Erhöhung der Betriebszeit  
Seite 7 b s. Seite 7a E  
+ Austausch der Wassertanks (Text von alter Seite 7)  
Seite 10 Schmierung des Haubennotabwurfs  
Seite 13 Inspektion des Rumpfes ergänzt.  
Die betroffenen Seiten sind auszutauschen.
3. Der Haubennotabwurf bei einteiliger Haube ist gemäß den neuen Angaben des Flug- und Wartungshandbuches zu überprüfen. Falls der Haubennotabwurf nicht ordnungsgemäß funktioniert und dies nicht behoben werden kann, so ist die Fa. Glaser-Dirks zu benachrichtigen.

Hinweise: Die Maßnahmen können vom Halter durchgeführt werden und sind unter Angabe der TM 323/5 im Bordbuch einzutragen.

Subject: Flight- and maintenance manual

Effectivity: Sailplanes DG-200 all versions, German type certificate No. 323  
All serial No's

Accomplishment: Within 30 days

Reason: Revision of the Flight- and maintenance manual

1. Inspection Procedure for Increase of Service Time
2. Check of the emergency release of the single piece canopies.
3. Supplementations

Instructions:

1. Revision of the flight manual  
Content page 3 respectively 17/3 resp. 17 C 3  
Page 27 6.2 Check of the emergency release of the single piece canopy.  
6.4 New issue of the operating and maintenance instructions for the tow release.  
6.5 Maximum total service time and inspections  
Page 28 6.6 Performance polar  
The pages mentioned above are to be exchanged.
2. Revision of the maintenance manual  
Content page 0  
Page 7 B New issue of the operating and maintenance instructions for the tow release.  
C Check of the emergency release of the single piece canopy  
Page 7a E Inspection Procedure for Increase of Service Time  
Page 7b see page 7a E  
+ Exchange of the waterbags (Text of former page 7)

page 10 Greasing of the canopy emergency release  
page 13 Ammendment to fuselage inspection  
The pages mentioned above are to be exchanged.

3. The canopy emergency release is to be checked according to the new instructions of the flight- and maintenance manual.

If the emergency release does not function properly and if you can't fix it you should contact the Glaser-Dirks factory.

Remarks: This measures may be executed by the owner himself and are to be entered in the aircraft logs mentioning TN 323/5.

7520 Bruchsal 4, Febr. 15, 1985

*W. O. D.*

**Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH**  
Im Schöllengarten 19-20, 7520 Bruchsal 4  
Telefon 07257-1071 Telex 7622410 GLDG  
LBA anerkannter Herstellungsbetrieb IB 25  
LBA anerkannter Luftfahrttechnischer Betrieb IIA 279

27. Feb. 1985



*E. Kar*

Approval of translation has been done by best knowledge and judgement. — In any case the original text in German language is authenticative.

30. Juli 1986

# Luftfahrt-Bundesamt

33 BRAUNSCHWEIG, den 08. Juli 1986  
Flughafen

I 63-303.61

## Hinweis:

Durch diese Mitteilung unterrichtet Sie das LBA vorab über den Inhalt einer beabsichtigten Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA), deren endgültiger Text demnächst in den Nachrichten zum Luftverkehr, Teil II (NfL II) rechtsverbindlich bekanntgemacht werden wird.

## LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG (Entwurf)

Nach § 14 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät wird nachstehende Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) erlassen.  
Ein durch sie betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der LTA angegebenen Termin, außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

86-136 Glaser-Dirks

Datum der Ausgabe:

08. Juli 1986

## Betroffene Segelflugzeuge:

Geräte-Nr. 301

DG-100, alle Baureihen  
alle Segelflugzeuge mit einteiliger Haube  
bis Werk-Nr. E 195

Geräte-Nr. 323

DG-200, alle Baureihen  
alle Segelflugzeuge mit einteiliger Haube

Geräte-Nr. 359

DG-300, alle Baureihen  
Werk-Nr. 3E1 bis 3E175

Postverteilung	verteilt
Original: <i>Glaser Dirks</i>	
Kopie: <i>Glaser Dirks</i>	
Kopie: <i>Glaser Dirks</i>	
Kopie: <i>Glaser Dirks</i>	

## Betrifft:

1. Haubennotabwurf
2. Lüftung
3. Flug- bzw. Wartungshandbuch

## Anlaß/Grund:

Verbesserte Kennzeichnung von Haubennotabwurf und Lüftung, Austausch von Handbuchblättern

## Maßnahmen und Fristen:

Vor dem nächsten Flug nach Bekanntgabe dieser LTA sind die Maßnahmen entsprechend den Angaben in den Technischen Mitteilungen durchzuführen.

## Technische Mitteilungen des Herstellers:

Glaser-Dirks Technische Mitteilung Nr. 301/14, Nr. 323/6 und Nr. 359/9 vom 24. Juni 1986

Die technischen Mitteilungen werden hiermit Bestandteil dieser Lufttüchtigkeitsanweisung.

## Durchführung und Bescheinigung:

Die Maßnahmen können vom Flugzeugführer durchgeführt werden und sind im Bordbuch zu bescheinigen.

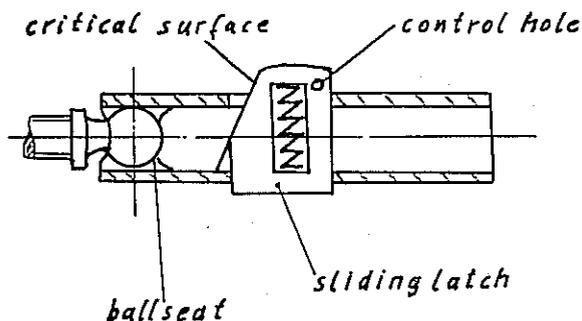
Die Vorschriften über die Führung der Betriebsaufzeichnungen gemäß § 15 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät sind zu beachten.

Subject: Hotellier control quick connects

Concerning: DG-100 (G), DG-100 (G) ELAN  
DG-200, DG-200/17, DG-200/17C  
DG-400  
all serial no's

Reason: The sliding latch of the quick connect may loose its nonreversibility due to lubricants. This is most important for the airbrake control hook up.

- Measures:
1. When servicing the Hotellier quick connects be careful only to grease the ballseat.
  2. Clean the sliding latch with Aceton or similar degreasing agent. Operate the latch several times to make sure that no lubricant rests at the latch. Repeat this measure at least one time a year and after greasing the ballseat.
  3. For your own safety it is recommended to fit a diameter 1 mm spring pin (500 30 771) into the control hole.  
At older aircraft it may be necessary to enlarge the control hole with a diameter 1,2 mm drill.
  4. Please file this service information next to the greasing programme in the manual of your DG.



Bruchsal 4, July 15, 1986

*W. Chelmer*