

Flughandbuch DG-808C

Warnungen

Jedes Segelflugzeug und insbesondere jedes eigenstartfähige Segelflugzeug ist ein hochkomplexes technisches Gerät, welches bei unsachgemäßer Verwendung oder bei Betrieb außerhalb der zugelassenen Betriebsgrenzen und bei unzureichender Wartung Ihre Gesundheit und Ihr Leben gefährden kann.

Studieren Sie vor Benutzung des Flugzeuges sorgfältig die kompletten Handbücher und beachten Sie insbesondere die **Warnungen, wichtigen Hinweise und Anmerkungen**, die in den Handbüchern gegeben sind.

- Fliegen sie nie ohne eine gründliche Vorflugkontrolle gemäß Flughandbuch!
- Starten Sie nie mit einem Motorsegler ohne die Standarddrehzahl und die Einzelzündkreise überprüft zu haben! Falls irgendwelche Zweifel an der Funktionstüchtigkeit des Triebwerks bestehen, so darf das Flugzeug nur wie ein Segelflugzeug betrieben werden!
- Halten Sie immer die Sicherheitshöhen ein.
- Bei einem Motorsegler dürfen Sie sich nie darauf verlassen, dass das Triebwerk ausgefahren und angelassen werden kann. Fliegen Sie deshalb immer so, dass Sie bei einer Fehlfunktion eine sichere Außenlandung durchführen können. Berücksichtigen Sie dabei, dass ein ausgefahrenes Triebwerk, das nicht läuft, einen großen Luftwiderstand hat. Das bedeutet, dass Sie sich bei einem Motorsegler deutlich früher zum Ausfahren und Anlassen des Triebwerkes entscheiden müssen, als zu einer Außenlandung bei einem Segelflugzeug.
- Führen Sie nur dann einen Eigenstart durch, wenn Sie sicher sind, dass bei einem Startabbruch durch Motorausfall eine sichere Außenlandemöglichkeit besteht, oder eine Rückkehr zum Flugplatz möglich ist.
- Beachten Sie die Mindestgeschwindigkeiten und halten Sie stets eine den Flugbedingungen entsprechende Geschwindigkeitsreserve ein, insbesondere in Bodennähe und im Gebirge.
Verwenden sie bei Motorseglern nur die im Handbuch angegebenen Kraftstoffe und Öle.
- Verwenden sie nur die im Handbuch angegebenen Batterieladegeräte.
- Führen Sie selbst keine Arbeiten an der Steuerung durch, außer dem regelmäßigen Schmieren.
- Lassen Sie die Wartungsarbeiten und Reparaturen nur beim Hersteller und bei Instandhaltungsbetriebe mit entsprechender Berechtigung durchführen. Eine Aufstellung von Betrieben, die besonders große Erfahrung mit DG Flugzeugen haben, stellen wir Ihnen gerne zur Verfügung.
- Auch wenn in Ihrem Land keine jährliche Kontrolle vorgeschrieben ist, so müssen Sie diese trotzdem durchführen lassen, siehe Wartungshandbuch Abschnitt 2.
- Bitte beachten Sie regelmäßig unsere Website www.dg-flugzeugbau.de. Dort finden Sie die neuesten technischen Mitteilung und Service Informationen für Ihr Flugzeug. <http://www.dg-flugzeugbau.de/service-wartung/technische-mitteilungen>. Durch das „DG Piloten Info“ werden Sie per E-Mail über das Erscheinen neuer technischer Mitteilung und Service Informationen benachrichtigt. Wenn Sie diese kostenlose Info noch nicht bekommen, sollten Sie sie sofort abonnieren. Bitte klicken Sie dazu auf der DG Website auf News, Newsletteranmeldung.

Flughandbuch DG-808C

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 das Luftfahrt-Bundesamt.

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

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Anerkennung	Eingeordnet Datum Unterschr.
1	0.3 – 0.5, 1.5, 2.9-2.11, 5.5, 7.10, 7.13-7.15	Handbuchrevision TM 800/34	September 2007	9. Oktober 2007	
2	0.1, 0.3 ÷ 0.5, 1.2, 1.5, 2.2, 2.6, 2.8, 2.9, 3.2, 3.4, 4.1, 4.2, 4.4÷4.6, 4.8, 4.9, 4.15, 4.24, 4.29, 5.11, 6.2, 6.4, 6.7, 6.10, 7.1, 7.2, 7.10, 7.11, 7.15, 7.18, 7.22, 7.23	Handbuchrevision, Kühlwasserpumpe Pierburg TM 800/41	Mai 2012	14. Sept. 2012	
3	0.1, 0.6, 9.4	TM DG-G-11 NOAH Verbesserungen	Mai 2015	7.07.2015	
4	0.0, 0.1, 0.3 – 0.5, 2.11, 4.9, 4.10, 4.12, 4.25, 4.29, 7.2, 7.23	Handbuchrevision, TM 800/45	Juli 2017	10.08.2017	

Flughandbuch DG-808C

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	
0	0.0	Juni 2005	Juli 2017		
	0.1	siehe Änderungsstand			
	0.2		"		
	0.3		"		
	0.4		"		
	0.5		"		
	0.6	Juni 2005			
1	1.1	Juni 2005			
	1.2	"	Mai 2012		
	1.3	"			
	1.4	"			
	1.5	"	Sept. 2007	Mai 2012	
	1.6	"			
2	EASA-ank.	2.1	Juni 2005		
	"	2.2	"	Mai 2012	
	"	2.3	"		
	"	2.4	"		
	"	2.5	"		
	"	2.6	"	Mai 2012	
	"	2.7	"		
	"	2.8	"	Mai 2012	
	"	2.9	"	Mai 2012	
	"	2.10	"	Sept. 2007	
	"	2.11	"	Sept. 2007	Juli 2017
	"	2.12	"		
	"	2.13	"		
	"	2.14	"		
3	"	3.1	Juni 2005		
	"	3.2	"	Mai 2012	
	"	3.3	"		
	"	3.4	"	Mai 2012	
	"	3.5	"		
	"	3.6	"		
	"	3.7	"		
4	"	4.1	Juni 2005	Mai 2012	
	"	4.2	"	Mai 2012	
	"	4.3	"		
	"	4.4	"		
	"	4.5	"	Mai 2012	
	"	4.6	"	Mai 2012	
	"	4.7			

Flughandbuch DG-808C

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/
4	EASA-anerk.	4.8	Juni 2005	Mai 2012	
	„	4.9	„	Mai 2012	Juli 2017
	„	4.10	„	Juli 2017	
	„	4.11	„		
	„	4.12	„	Juli 2017	
	„	4.13	„		
	„	4.14	„		
	„	4.15	„	Mai 2012	
	„	4.16	„		
	„	4.17	„		
	„	4.18	„		
	„	4.19	„		
	„	4.20	„		
	„	4.21	„		
	„	4.22	„		
	„	4.23	„		
	„	4.24	„	Mai 2012	
	„	4.25	„	Juli 2017	
	„	4.26	„		
	„	4.27	„		
	„	4.28	„		
	„	4.29	„	Mai 2012	Juli 2017
5	„	5.1	Juni 2005		
	„	5.2	„		
	„	5.3	„		
	„	5.4	„		
	EASA-anerk.	5.5	„	Sept. 2007	
		5.6	„		
		5.7	„		
		5.8	„		
		5.9	„		
		5.10	„		
6		6.1	Juni 2005		
		6.2	„	Mai 2012	
		6.3	„		
		6.4	„	Mai 2012	
		6.5	„		
		6.6	„		
		6.7	„	Mai 2012	
		6.8	„		
		6.9	„		
		6.10	„	Mai 2012	

Flughandbuch DG-808C

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt
7	7.1	Juni 2005	Mai 2012	
	7.2	"	Mai 2012	Juli 2017
	7.3	"		
	7.4	"		
	7.5	"		
	7.6	"		
	7.7	"		
	7.8	"		
	7.9	"		
	7.10	"	Sept. 2007	Mai 2012
	7.11	"	Mai 2012	
	7.12	"	Sept. 2013	
	7.13	"	Sept. 2007	
	7.14	"	Sept. 2007	
	7.15	"	Sept. 2007	Mai 2012
	7.16	"		
	7.17	"		
	7.18	"	Mai 2012	
	7.19	"		
	7.20	"		
	7.21	"		
	7.22	"	Mai 2012	
	7.23	"	Mai 2012	Juli 2017
8	8.1	Juni 2005		
	8.2	"		
	8.3	"		
	8.4	"		
	8.5	"		
	8.6	"		
	8.7	"		
9	9.1	Juni 2005		
	9.2	"		
	9.3	"		
	9.4	"	Mai 2015	
	9.5	"		

2.17 Wasserballast (Option)

2.17.1 Flügeltanks

Warnung: Der Wasserballast darf nur mit einer Betankungsanlage, die die genaue Bestimmung der getankten Wassermenge ermöglicht, erfolgen. Z. B. mit einem Durchflussmesser oder mit geeichten Kanistern. Es darf nur mit symmetrisch gefüllten Flügeltanks geflogen werden. Nach dem Füllen ist das Flugzeug um die Längsachse auszuwiegen.

Bei undichten Ablasshähnen darf nicht mit Wasserballast geflogen werden, da sonst ein asymmetrischer Beladezustand entstehen kann.

Warnung: Der Beladeplan in Abschnitt 6.8 ist zu beachten.

Es darf nicht versucht werden größere Ballastmengen, als für die Tanks angegeben, einzufüllen.

Die höchstzulässige Startmasse darf nicht überschritten werden.

2.17.2 Seitenflossentank (nur Version DG-808C Competition)

Warnung: Da es gefährlich ist, mit leeren Flügeltanks aber nicht völlig geleertem Seitenflossentank zu fliegen, darf der Seitenflossentank auf gar keinen Fall benutzt werden, wenn Einfrierungsgefahr besteht.

Warnung: Der Beladeplan in Abschnitt 6.8 ist zu beachten.

Es darf nicht versucht werden größere Ballastmengen, als für die Tanks angegeben, einzufüllen.

Die höchstzulässige Startmasse darf nicht überschritten werden.

Die Flugbedingungen müssen deshalb der folgenden Tabelle entsprechen:

min. Temperatur am Boden	°C	13,5	17	24	31	38
max. Flughöhe über Grund	m	1500	2000	3000	4000	5000

Zusätzlich ist das Außenthermometer zu beachten.

Die Außentemperatur darf 2°C nicht unterschreiten.

2.18 Flügelkraftstofftanks (Option)

Max. Tankvolumen 10 l pro Flügel.

Längeres Abstellen des aufgerüsteten Flugzeuges mit gefüllten Flügeltanks ist nicht zulässig.

Flughandbuch DG-808C

3. Schleppkupplungen

- a) Zustand und Funktion des Ringmauls der Schwerpunktkupplung kontrollieren;
- b) beide Kupplungen (sofern vorhanden) auf Sauberkeit und Korrosion prüfen;

4. Hauptfahrwerk

- a) Sichtkontrolle des Fahrwerks, der Fahrwerksklappen und des Reifens; Schmutz in den Gabeln der vorderen Fahrwerksschwinge kann dazu führen, dass das Fahrwerk in ausgefahrenem Zustand nicht in die Verknüpfung geht;;
- b) Reifendruck prüfen (3,0 bar);
- c) Zustand der Radbremse und des Zuges prüfen; bei **Option Scheibenbremse** auch den Zustand von Bremszange und Bremsschlauch prüfen;

5. Flügel links

- a) Verriegelung des Außenflügels (Option) prüfen;
- b) Flaperonlagerungen auf Spiel prüfen;
- c) Antriebe der Flaperons auf Spiel prüfen;
- d) Bremsklappe und Klappenkasten und Gestänge auf Zustand und Spiel prüfen. Die Bremsklappe muss sich einfahren lassen, wenn sie dabei fest nach hinten gedrückt wird. Falls sich Wasser im Bremsklappenkasten befindet, so ist dies zu entfernen.

6. Kontrolle des Triebwerkes

Triebwerk mit dem manuellen Schalter ausfahren (Zündung aus).

- a) Kontrolle der Befestigung von Spindeltrieb und Gasfeder im Rumpf und am Triebwerk. Dazu das Triebwerk nur so weit ausfahren, dass die Befestigung am Triebwerk noch sichtbar ist. Insbesondere die Gabel des Spindeltriebs auf Anrisse kontrollieren;
- b) **Option BBSA Rutsch-Fliehkraftkupplung:** Zustand und Funktion des Propellerstoppers prüfen, insbesondere die Feder prüfen;
- c) Triebwerk ganz ausfahren;
- d) allgemein Schraubverbindungen und deren Sicherungen kontrollieren;
- e) Funktion von Gaszug und Propellerbremse prüfen;
- f) Zündanlage inkl. Kabel und Kerzenstecker auf festen Sitz prüfen;
- g) Zahnriemen auf Verschleiß prüfen.
Zahnriemenspannung prüfen.
Plötzliches Nachlassen der Zahnriemenspannung kann ein Indiz für Schäden am Triebwerk sein.
- h) Fangseil und dessen Befestigungen im Motorraum und am Triebwerk überprüfen;
- i) auf Scheuerstellen von Kabeln, Schläuchen und Bauteilen achten;
- j) Schalldämpfer, Propellerträger, Kühler, Wasserpumpe und Zubehör auf festen Sitz und Anrisse kontrollieren. Insbesondere das Seil, welches den Auspufftopf beim Ausfahren des Triebwerkes anhebt, prüfen. Zur Prüfung der Wasserpumpe die Zündung einschalten. Es muss ein summendes Geräusch zu hören sein.

Flughandbuch DG-808C

- k) Propellerträger mit großer Kraft vor- zurück und zur Seite drücken. Dabei prüfen, ob die Verschraubung vom Propellerträger zum Motor oder sonst etwas lose oder beschädigt ist, sowie die Gummilagerelemente überprüfen.
 - l) Sichtkontrolle des Propellers;
 - m) Propeller einmal von Hand durchdrehen. Auf anormale Geräusche achten, die ein Anzeichen für einen Triebwerksschaden sein könnten.
 - n) Drainer hineindrücken und Kondenswasser ablassen; Der Drainer befindet sich im Fahrwerkskasten an dessen Rückwand;
 - o) Ausgang der Tankentlüftungsleitung auf Sauberkeit überprüfen. Die Öffnung befindet sich direkt hinter dem Fahrwerkskasten.
 - p) den Kühlflüssigkeitsstand im Kühler kontrollieren, dazu den Kühlerverschlussdeckel abnehmen. Zum leichteren Drehen den Deckel herunterdrücken. Der Kühler muss bis ca. 25 mm unterhalb seiner Oberkante gefüllt sein.
 - q) die Kühlflüssigkeitsschläuche visuell auf Undichtigkeiten und irgendwelche Beschädigungen der Oberfläche prüfen.
7. Spornrad
- a) Zustand und Spiel kontrollieren; ist der Radkasten verschmutzt? Bei übermäßiger Verschmutzung ist der Radkasten zu säubern;
 - b) Reifendruck prüfen (2 bar);
8. Rumpffende
- a) Kontrolle der unteren Seitenruderaufhängung und des Anschlusses der Steuerseile auf Zustand, Spiel und richtige Sicherung;
 - b) Spant und Seitenflossenabschlußsteg auf Anrisse oder Delaminationen kontrollieren;
 - c) Kontrolle der Seitenflossentankfüllmenge siehe Abschnitt 6.8.5. Im Zweifelsfall Ventil öffnen und den Tank entleeren;
9. Seitenflosse - Höhenleitwerk
- a) Kontrolle der oberen Seitenruderlagerung auf Zustand und Spiel;
 - b) Kontrolle des Höhenruders auf Spiel und richtigen Ruderanschluss (Blick durch das Schauglas);
 - c) Kontrolle der Sicherung der vorderen Höhenleitwerksschraubverbindung;
 - d) Kontrolle des Höhenleitwerks auf Spiel;
 - e) TEK- oder Multidüse richtig eingesteckt und abgeklebt?
10. Flügel rechts
analog zu Punkt 5.
11. Rumpfnase
- a) Bohrungen für die statischen Druckabnahmen am Rumpfbug und die Gesamtdruckabnahme in der Rumpfspitze auf Sauberkeit kontrollieren.
 - b) Sofern das Flugzeug bei Regen abgestellt wurde, müssen die Wasserabscheider der statischen Druckabnahmen durch Saugen an den statischen Druckbohrungen geleert werden.

4.5 Normalverfahren und empfohlene Geschwindigkeiten

4.5.1 Anlassen des Motors, Rollen am Boden

4.5.1.1 Anlassen des Motors am Boden

- a) Prüfen ob der Brandhahn offen ist.
- b) Hauptschalter einschalten.
- c) Triebwerk ausfahren:

Es gibt dazu zwei Methoden:

1. Das Triebwerk über den manuellen Ein-Ausfahrerschalter im Instrumentenbrett ausfahren. Dazu den Schalter solange nach oben gedrückt halten, bis der Ausfahrvorgang über den Endschalter beendet wird. Das Triebwerk befindet sich dann in der Betriebsstellung. Wenn der Schalter während des Ausfahrens losgelassen wird, springt er in die Mittelstellung und der Ausfahrvorgang wird gestoppt.

Warnung: Beim Ausfahren über den Zündschalter kann der Anlasser loslaufen, falls die Startertaste hängen geblieben ist. Vorsicht am Propeller.

2. Zündschalter im DEI-NT einschalten (Schalter dabei herausziehen), das Triebwerk wird automatisch in die Betriebsstellung gefahren. Zündung ausschalten, den manuellen Schalter kurz nach oben drücken, dadurch wird die Automatik abgeschaltet, ansonsten würde das Triebwerk von selbst wieder einfahren.

- d) Propeller min. 1x von Hand durchdrehen.
- e) Zündung im DEI-NT einschalten, das Triebwerk fährt automatisch in die Betriebsstellung, sofern es sich nicht bereits dort befindet. Prüfen, ob die elektrische Kraftstoffpumpe zu hören ist. Falls die Pumpe nicht zu hören ist, so könnte die Pumpe defekt sein und es sollte nicht versucht werden, das Triebwerk zu starten.

Anmerkung: Am Geräusch der Pumpe lässt sich feststellen, ob sich Kraftstoff in der Pumpe befindet oder nicht.

Lautes Klicken: kein Kraftstoff, leiseres Klicken: Pumpe voll Kraftstoff.

Falls vermutet wird, dass die Pumpe leer ist, so sollte der Anlasser erst 30 Sekunden nachdem die Pumpe gefüllt ist, betätigt werden, damit genügend Kraftstoff am Vergaser vorhanden ist, um den Motor zu starten.

- f) Prüfen, ob der Primerschalter auf Automatik steht,
- g) Gashebel auf Leerlauf stellen.
- h) Kontrollieren ob der Propellerkreis frei ist.
- i) Anlasser drücken bis Motor läuft.

Anmerkung: Bei kaltem Motor muss eine Spritze auf dem mittleren Display des DEI-NT dargestellt werden, solange dies der Fall ist, spritzt der Primer Kraftstoff ein.

- j) Sobald der Motor anläuft, langsam Gas geben. Wenn der Motor nicht richtig Gas annimmt, kann durch Druck auf die Startertaste der Primer erneut aktiviert werden, das Symbol erscheint wieder.

4.5.8.6 Ablassen des Wasserballastes

Zuerst den Seitenflossentankhebel öffnen, dann beide Flügeltankablasshebel gemeinsam öffnen. Auf keinen Fall die Flügeltanks einzeln ablassen, da sonst ein asymmetrischer Beladezustand entsteht.

Im Flug läuft bei geöffneten Ablasshähnen ca. 0,7 l/s aus den Flügeltanks aus.

Warnung: Falls die Betätigungskraft des Seitenflossentankablasses plötzlich ungewöhnlich niedrig ist (Federkraft der Rückholfeder ist nicht zu spüren), so ist zu vermuten, dass das Ventil nicht geöffnet wird. In diesem Fall, darf der Flügelballast nicht abgelassen werden, um eine unzulässige rückwärtige Schwerpunktlage zu vermeiden. Die Landung ist mit vollem Ballast durchzuführen, eine Außenlandung sollte vermieden werden.

4.5.8.7 Undichte Ventile, Wartung

Angaben im Wartungshandbuch Abschnitte 1.8 und 4.1

4.5.9 Flug in großer Höhe und bei tiefen Temperaturen

Bei Temperaturen unter 0° C, z.B. bei Föhnflügen oder bei Flügen im Winter ist es möglich, dass sich die Leichtgängigkeit der Steuerungsanlage verringert. Es ist darauf zu achten, dass alle Steuerungselemente frei von Feuchtigkeit sind, um jeder Einfriergefahr vorzubeugen.

Nach bisherigen Erfahrungen ist es vorteilhaft, die Auflageflächen der Bremsklappenabdeckbänder über die ganze Länge mit Vaseline einzustreichen um das Festfrieren zu verhindern. Die Ruder sind in kürzeren Abständen zu betätigen. Es darf kein Wasserballast getankt werden.

Wichtige Hinweise:

1. Bei Temperaturen unter -20°C kann es zu Rissen in der Lackierung kommen.
2. Es ist darauf zu achten, dass bei zunehmender Flughöhe die wahre Flugeschwindigkeit größer als die angezeigte Flugeschwindigkeit ist. Die höchstzulässige Geschwindigkeit V_{NE} reduziert sich nach folgender Tabelle:

Flughöhe [m]	0-3000	4000	5000	6000	7000	8000
V_{NE} angezeigt km/h	270	256	243	230	217	205

3. Wasserballast ist rechtzeitig vor Erreichen der 0°C Höhe bei + 2°C abzulassen oder es ist in niedrigeren Höhen zu fliegen.
4. Mit einem nassen Flugzeug (z.B. nach Regen) nicht in Temperaturen unter 0°C fliegen.
5. **Mit Kühlflüssigkeitspumpe Pierburg (TM800/41):** Der Frostschutz im Kühlsystem des Motors ist normalerweise auf -20°C eingestellt. Für Höhenflüge, bei denen niedrigere Temperaturen auftreten können, ist der Frostschutz auf -40°C einzustellen, siehe WHB Abschnitt 1.11.2.
- 6.

4.6 Flug mit ausgebautem Triebwerk:

Flug mit ausgebautem Motor ist möglich, um die DG-808C auch betreiben zu können, wenn das Triebwerk zu Wartungs- oder Überholungszwecken ausgebaut ist, oder wenn zur Teilnahme an einer Segelflugmeisterschaft das Leergewicht verringert werden soll.

Folgende Maßnahmen sind durchzuführen: (siehe Wartungshandbuch DG-808C, Abschnitt 4.17).

1. Das Triebwerk ausbauen. Der Spindeltrieb und die Auspuffanlage verbleiben im Flugzeug.
2. Die 4 Haupt-Batterien ausbauen. Batteriekabel isolieren.
Eine Batterie siehe Abschnitt 7.17.4 im Gepäckraum einbauen und anschließen.
3. Eine Zusatzmasse hinter dem Spornrad einbauen, gemäß Zeichnungen 8R86 und 8R87. Zeichnungen und erforderliche Teile sind bei der Firma DG Flugzeugbau erhältlich.

Warnung: Der Einbau eines schwereren Spornrades als Zusatzmasse ist aus Flattergründen nicht zulässig.

4. Schwerpunktumrechnung
Eine Schwerpunktberechnung gemäß Abschnitt 6.9 durchführen. Dabei die Daten der folgende Tabelle einsetzen.
Der Flugmassenschwerpunkt verschiebt sich um 0 bis 20 mm nach vorn, je nach Flugmasse und Leermassenschwerpunktlage.

	Masse kg	Schwerpunkts- abstand	Moment kg x m
Massenreduktion		m	
Triebwerk mit Propeller	- 46,4	1,120	- 51,97
Batterie vorn	- 8,2	- 1,291	+ 10,59
Zusätzliche Masse			
Batterie im Gepäckraum	+(2,9)	+ 0,170	+ 0,49
Zusatzmasse hinten	+ 5	+ 4,580	+ 22,9
Differenz	- 46,7	(+ 0,385)	- 17,99

5. Endschalter „Triebwerk eingefahren“ mit einem Ty-rap in geschalter Stellung fixieren, ansonsten bleibt das DEI-NT im Motorflugmodus.
6. Motorraum mit Textilklebeband sorgfältig zukleben.

Anmerkung: Nach dem Einschalten des Hauptschalters erscheinen einige Triebwerksfehlermeldungen auf dem DEI-NT. Jede Meldung ist durch Druck auf dem Drehschalter zu bestätigen, damit sie nicht mehr erscheint.

Flughandbuch DG-808C

7.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt enthält eine Beschreibung des Motorseglers sowie seiner Systeme und Anlagen mit Benutzungshinweisen.

WHB = Wartungshandbuch

Details über Zusatzeinrichtungen und –ausrüstung finden sich in Abschnitt 9

7.2 Zelle

Die DG-808C ist ein einsitziger Hochleistungsmotorsegler mit 18 m Spannweite und Klapptriebwerk.

Als Option können die Flügel mit einer Teilung bei $y = 7,25$ m und Winglets für Flug mit 15 m Spannweite geliefert werden.

Winglets für 18m Spannweite sind optional erhältlich.

Bauweise

Flügel und Flaperons	CFK-Schaum-Sandwich-Schalen
	CFK-Roving Holmgurte
Höhenruder	CFK-AFK Hybrid Schale
Höhenflosse, Seitenruder	GFK-Schaum-Sandwich-Schalen
Rumpf	CFK-AFK Hybrid-Schale

Haube

Weit heruntergezogene einteilige Haube mit Drehpunkt in der Rumpfspitze und Aufstellung durch eine Gasfeder, aus Plexiglas GS 241 ungetönt oder grün GS 2942 als Option.

Leitwerk

T-Leitwerk mit gedämpftem Höhenleitwerk mit Federtrimmung.

Farben

Zelle: weiß

Kennzeichen: grau RAL 7001
 oder rot RAL 3020
 oder blau RAL 5010
 oder blau RAL 5012
 oder grün RAL 6001
 oder ähnliche Farbtöne

7.17 Verschiedene Ausrüstung (Option)

7.17.1 Herausnehmbarer Ballast in der Rumpfspitze (Option)

An den Gewindeeinsätzen (M 6) vor der vorderen Befestigung der Seitenruderpedale können bis zu 3 Trimmgewichte Teile Nr.: Z11/1 bis /3 à 2,25 kg eingebaut werden.

Jedes Trimmgewicht ersetzt eine Pilotenmasse von 5 kg im Führersitz.

Die Trimmgewichte sind mit zwei Schrauben M 6, die min. 10 mm und max. 35 mm länger als die Dicke der Trimmgewichte sein müssen, zu befestigen.

7.17.2 Sauerstoffanlagen

Einbau der Sauerstoffflasche

Max. Größe der Sauerstoffflasche 4 l Durchmesser max. 104 mm. Die Flasche muss am Hals mit einer Halterung Z14 gehalten werden.

Einbau der Sauerstoffanlage

Um einen sicheren Einbau zu gewährleisten, ist eine Einbauanweisung anzufordern. Für die Anlage Träger Höhenatmer E 20088 finden Sie im Wartungshandbuch einen Einbauplan 6EP27.

7.17.3 ELT Notsender

Um einen sicheren Einbau zu gewährleisten, ist eine Einbauanweisung anzufordern. Für das Gerät ACK E-01 finden Sie im Wartungshandbuch den Einbauplan 8EP38.

Einbau von 406 MHZ ELTs: Der Einbau muss gemäß TM DG-G-08 erfolgen. Es können nur die dort angegebenen ELT Typen verwendet werden.

Wichtiger Hinweis: zu 7.17.2 und 7.17.3

Der Einbau dieser Ausrüstung ist beim Hersteller oder von einem Instandhaltungsbetrieb mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und ist prüfpflichtig und in den Betriebsaufzeichnungen einzutragen.

7.17.4 Batterie im Gepäckraum mit Batterieumschalter

Es kann eine zusätzliche Batterie Z73/4 (Bleigel) oder Z73/3 (LiFePO) mit Halterung Z72 oder Z01/7 (Bleigel) oder Z01/5 (LiFePO) im Gepäckraum eingebaut werden. In diesem Fall ist ein Batterieumschalter in der Konsole unter dem Instrumentenbrett erforderlich.

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

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

Die Batteriesicherung befindet sich direkt an der Batterie, Typ G-Schmelzsicherung G250V 5x20 4A flink.

Wichtiger Hinweis: Es ist nicht zulässig, eine LiFePO Batterie zusammen mit anderen Batterien in einem Stromkreis zu betreiben. Soll mehr als eine Batterie eingebaut werden, so ist ein weiterer Umschalter an einem geeigneten Platz im Cockpit zu installieren, mit dem von einer auf die andere Batterie umgeschaltet werden kann.