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; die laufende Nummer der Berichtigung und das Datum erscheinen am unteren linken Rand der Seite.

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	LBA Aner-kennung	Eingeordnet Datum
1	0.5, 7.8	DEI-Sicherung TM 843/13	Okt. 1999	03.11.99	
2	0.3, 0.4, 4.8, 5.5	Schmierplan, Handbuchrevision TM 843/16	Jan. 2001	07.02.01	
3	0.3, 0.4, 0.5, 3.3, 3.4, 4.5, 4.8, 4.12 - 4.14, 4.18, 4.20 - 4.22, 5.5, 7.6 - 7.8, 7.12, 8.7	Triebwerks-steuerung, Schaltereinheit für manuelles Ein- und Ausfahren, Handbuchrevision TM843/17	Juli 2002	31.07.02	
4	0.4, 0.5, 4.20, 8.7	Handbuchrevision TM843/19	März 2004	20.04.04	
5	0.3, 0.4, 2.8, 3.7, 3.8, 4.1, 4.25, 4.26	Handbuchrevision TM843/24	Jan. 2006	6.03.06	
Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Aner-kennung	Eingeordnet Datum
6	0.3, 0.5, 3.1, 3.2, 4.8, 7.1, 7.18, 7.19	Handbuchrevision TM843/28	Mai 2008	1. August 2008	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
0		0.0	Juli 99			
		0.1	Siehe Änderungsstand			
		0.2	"			
		0.3	"			
		0.4	"			
		0.5	"			
		0.6	Juli 98			
1		1.1	Juli 98			
		1.2	Juli 99			
		1.3	Juli 98			
		1.4	"			
		1.5	"			
		1.6	"			
2	LBA-anerk.	2.1	Juli 98			
	"	2.2	"			
	"	2.3	"			
	"	2.4	"			
	"	2.5	"			
	"	2.6	"			
	"	2.7	"			
	"	2.8	"	Januar 06		
	"	2.9	"			
	"	2.10	"			
	"	2.11	"			
	"	2.12	"			
3	"	3.1	Juli 98	Mai 08		
	"	3.2	"	Mai 08		
	"	3.3	"	Juli 02		
	"	3.4	"	Juli 02		
	"	3.5	"			
	"	3.6	"			
	"	3.7	"	Januar 06		
	"	3.8	Januar 06			
4	"	4.1	Juli 98	Januar 06		
	"	4.2	"			
	"	4.3	"			
	"	4.4	"			
	"	4.5	"	Juli 02		
	"	4.6	"			
	"	4.7	"			
	"	4.8	"	Januar 01	Juli 02	Mai 08
	LBA-anerk	4.9	"			

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	Ersetzt	ersetzt
7	7.1	Juli 98	Mai 08	
	7.2	"		
	7.3	"		
	7.4	"		
	7.5	"		
	7.6	"	Juli 02	
	7.7	"	Juli 02	
	7.8	Okt. 99	Juli 02	
	7.9	Juli 98		
	7.10	"		
	7.11	"		
	7.12	"	Juli 02	
	7.13	"		
	7.14	"		
	7.15	"		
	7.16	"		
	7.17	"		
	7.18	"	Mai 08	
	7.19	"	Mai 08	
8	8.1	Juli 98		
	8.2	"		
	8.3	"		
	8.4	"		
	8.5	"		
	8.6	"		
	8.7	"	Juli 02	März 04
9	9.1	"		

3. Notverfahren

3.1 Einführung

3.2 Haubennotabwurf

3.3 Notausstieg

3.4 Beenden des überzogenen Flugzustandes

3.5 Beenden des Trudelns

3.6 Beenden des Spiralsturzes

3.7 Rettung aus unbeabsichtigtem Wolkenflug

3.8 Triebwerksausfall

3.9 Brand

3.10 Defekte Auspuffanlage

3.11 Stromausfall im Flug

3.12 Anlassen des Triebwerkes bei Defekt des Anlassers

3.13 Ein- und Ausfahren des Triebwerkes bei Defekt

3.14 Landung mit ausgefahrenem stehendem Triebwerk

3.15 Flug mit einseitigem Wasserballast

3.16 Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk

3.17 Drehlandung

3.18 Notlandung im Wasser

3.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt beinhaltet die Beschreibung der empfohlenen Verfahren bei eventuell eintretenden Notfällen.
Wichtiger Hinweis: Der Haubennotabwurf und der Notausstieg sollte mehrfach am Boden geübt werden, bevor mit dem Flugzeug geflogen wird.

3.2 Haubennotabwurf

Zum Notausstieg den weiß-roten Haubenverriegelungsgriff (links) mit der rechten Hand öffnen und die Haube ganz aufklappen.

Falls die Haube nicht offen bleibt (bzw. nicht von den Luftkräften vom Rumpf abgerissen wird), sondern wieder zugedrückt wird, dann ist bei wieder geschlossener Haube der rote Haubennotabwurfsgriff (rechts) mit der linken Hand zu öffnen und die Haube nach oben wegzudrücken.
Die Halteschnüre der Hauben reißen beim Abwerfen der Hauben von selbst ab.

Die Gasfedern, sofern vorhanden, lösen sich ebenso von selbst.

3.3 Notausstieg

Zuerst beide Hauben abwerfen, dann die Anschnallgurte lösen und das Flugzeug verlassen.
Der niedrige Bordrand im vorderen Cockpit ist günstig zum Abstützen beim Verlassen des Flugzeuges.
Wichtiger Hinweis: Falls ein Notausstieg bei laufendem Triebwerk erforderlich ist, so ist die Zündung auszuschalten und das Triebwerk mit dem manuellen Schalter bei noch drehendem Propeller soweit einzufahren, daß ein sicherer Notausstieg möglich ist. Der Propeller wird von den Motordeckeln gestoppt.
Es sollte nicht versucht werden, den Propeller senkrecht zu stellen und das Triebwerk normal einzufahren.

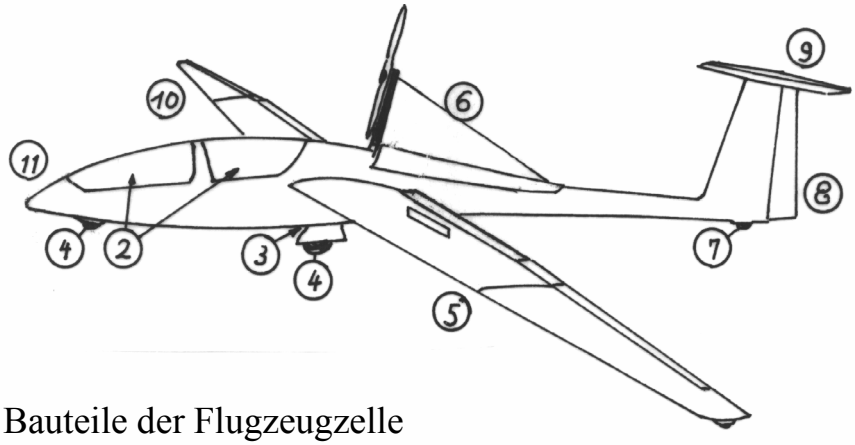
3.4 Beenden des überzogenen Flugzustandes

Durch Nachlassen des Höhensteuers und Ausschlages des Seitenruders gegen die Abkipprichtung ist der überzogene Flugzustand zu beenden.
Erkennung und Verhinderung des überzogenen Flugzustandes s. Abschn. 4.5.4.

3.5 Beenden des Trudelns

Betätigung des Seitensteuers entgegen der Drehrichtung des Trudelns, kurze Pause, Nachlassen des Steuerknüppels, bis die Drehung aufhört, Seitenruder in Mittelstellung und das Flugzeug weich abfangen. Das Querruder ist in Neutralstellung zu halten.

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 s. Abschn.7.15 (nicht jedes mal, aber min. alle 3 Monate);
   c) Kontrolle der Sicherung der Hauptbolzen;
      Kontrolle der Sicherungsseile der hinteren Kopfstütze: Beschädigungen? Länge (kann die Kopfstütze den Steuerknüppel behindern?;
   d) Kontrolle aller Steuerungselemente auf Zustand und Funktion inkl. Ruderprobe;
   e) Kontrolle der Schleppkupplungsbetätigung auf Zustand und Funktion mit Ausklinkprobe;
   f) Fremdkörperkontrolle;
   g) Kontrolle der Instrumente und des Funkgerätes auf Zustand und Funktion;
   h) Kontrolle des Bremsflüssigkeitsstandes;
   i) Kontrolle, ob der Seitenflossentank entleert ist.
   j) Kontrolle des Kraftstofffilters auf Verschmutzung und Schlammbildung;
   k) Hauptschalter einschalten. Dabei muss die Feuerwarnlampe kurz aufleuchten (Selbsttesteinrichtung). Kontrolle der Triebwerksbedienelemente.
   l) Kontrolle der Sicherungen (auch der Batteriesicherung)
   m) Ein-Ausfahrmechanismus durch Betätigung in beide Richtungen überprüfen. Die Ausfahrzeit darf 15 Sekunden nicht überschreiten!
      Hinweis: Falls sich das Triebwerk weder mit dem manuellen Schalter noch mit dem Zündschalter ausfahren lässt, so ist zunächst der Sicherungsautomat zu überprüfen
   n) Triebwerk ausfahren.

7. Beschreibung des Segelflugzeuges und seiner Systeme und Anlagen

7.1 Einführung

7.2 Zelle

7.3 Führerraum, Bedieneinrichtungen und Hinweisschilder

7.4 Steuerungsanlage

7.5 Bremsklappen

7.6 Fahrwerk

7.7 Schleppkupplungen

7.8 Sitze und Sicherheitsgurte

7.9 Gepäckraum

7.10 Wasserballastanlage

7.11 Triebwerk

7.12 Kraftstoffanlage

7.13 Elektrische Anlage

7.14 Anlagen für statischen und Gesamt-Druck

7.15 Cockpithauben

7.16 Verschiedene Ausrüstung (Optionen)

7.16.1 Herausnehmbarer Ballast
7.16.2 Funkeinbau mit automatischer Umschaltung
7.16.3 Sauerstoff-Ausrüstung
7.16.4 Notsender
7.16.5 Schweres Spornrad

7.15 Cockpithauben

Haubennotabwurfsverfahren siehe Abschnitt 3.2.

Abnehmen einer Haube:

Haube öffnen, Fangseil und sofern vorhanden Gasfeder an der vorderen Haube aushängen. Haube schließen, den roten Notabwurfhebel an der rechten Bordwand und den rot-weißen Haubenverriegelungshebel am linken Haubenrahmen betätigen. Haube nach oben abnehmen.

Wiederaufsetzen der Haube:

Den Notabwurf- und den Haubenverriegelungshebel öffnen. Haube senkrecht von oben auf den Rumpf aufsetzen. Notabwurfhebel schließen. Haube öffnen. Fangseil und sofern vorhanden Gasfeder einhängen.

Kontrolle des Haubennotabwurfs:

a) bei geöffneter vorderer Haube kontrollieren, ob sich die Gasfeder (sofern vorhanden) von ihren Kugeln (an der Haube und am Rumpf) abziehen lässt. Verbindungen neu fetten.
b) bei geschlossener Haube kontrollieren, ob sich der Notabwurfhebel an der rechten Bordwand betätigen lässt und ob sich die Haube leicht abnehmen lässt, bzw. von der Gasfeder hochgedrückt wird. Verriegelungsstifte neu fetten.

7.16 Verschiedene Ausrüstungen (Optionen)

7.16.1 Herausnehmbarer Ballast

In dem Ballastkasten (Option) rechts neben dem Instrumentenpilz unter dem Teppich können 3 Trimmgewichte mit min. je 2,2 kg eingebaut werden.
Jedes Gewicht ersetzt eine Pilotenmasse von 2,9 kg. D.h. max. können 8,7 kg fehlende Pilotenmasse ausgeglichen werden. Die Gewichte sind mit einer Flügelmutter M 8 auf der Schraube im Kasten zu befestigen.

7.16.2 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. Die Umschaltung auf Motorflugbetrieb funktioniert nur dann, wenn das DEI eingeschaltet ist. Bei ausgeschaltetem DEI bleibt das Funkgerät im normalen Betriebsmodus. 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.

7.16.3 **Sauerstoffanlagen**

a) Einbau der Sauerstoffflaschen

Es können zwei Sauerstoffflaschen von je 3 l Fassungsvermögen Durchm. 100 mm, Gesamtlänge 575 mm eingebaut werden.
Einbauort: Eine Flasche vor dem hinteren Sitz und eine Flasche im Gepäckraum s. Einbauplan 5 EP 31.
Die Sauerstoffflaschen dürfen nur mit den von der Fa. DG Flugzeugbau erhältlichen Befestigungsteilen eingebaut werden.

b) Einbau der Sauerstoffanlage

Um einen sicheren Einbau zu gewährleisten, ist bei DG Flugzeugbau eine Einbauanweisung anzufordern. Für die Anlage Dräger Höhenatmer E 20088 finden Sie im Wartungshandbuch einen Einbauplan 5 EP 31.

7.16.4 **E L T Notsender**

Um einen sicheren Einbau zu gewährleisten, ist bei DG Flugzeugbau eine Einbauanweisung anzufordern. Für das Gerät ELT ACK finden Sie im Wartungshandbuch den Einbauplan 5EP50.

Wichtiger Hinweis: zu 7.16.3 und 7.16.4
Der Einbau dieser Ausrüstung ist beim Hersteller oder von einem LTB mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und ist prüfpflichtig und in den Betriebsaufzeichnungen einzutragen.

7.16.5 **Schweres Spornrad**

Anstelle des normalen Spornrades mit Kunststoffelge kann ein Spornrad mit Messingfelge S 27/1 eingebaut werden. Der Einbausatz ist unter der Bestell-Nr. S 27/4 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 8.5 kg. Der erhöhte Wert ist in den Datenschildern im Cockpit und auf Seite 6.5 einzutragen. Das gilt auch, wenn das schwere Spornrad nur zeitweilig eingebaut wird.