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 Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschrift
1	0.1, 0.3, 0.4, 2.6, 4.10, 4.15, 4.17	TM 843/2	Febr.92	04.03.92	
2	0.1, 0.3, 0.4, 0.5, 3.4, 6.6, 6.7, 7.2, 7.7, 7.8, 8.7	TM 843/5	Sept.92	08.12.92	
3	0.1, 0.3, 0.4, 0.5, 2.6, 2.8, 2.10, 4.12, 4.13, 5.9, 6.5, 6.9, 7.9, 7.17, 7.18, 8.2, 8.6	TM 843/7	Febr.96	08.04.96	
4	0.1,0.3,2.6	TM 843/8	März 97	05.06.97	
5	0.1, 0.5, 7.11	TM 843/11	Dez. 98	17.12.98	
6	0.1, 0.3, 0.5, 4.8, 7.14, 8.2	TM 843/16	Januar 01	07.02.01	
Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschrift
7	0.3-0.5, 2.8, 3.1, 3.2, 3.4-3.7, 4.1, 4.8, 4.25, 7.1, 7.16	TM 843/28 Handbuchrevision	Mai 2008	1. August 2008	
8	0.5, 9.1, 9.2	TM500/02 Sonder-ausrüstungen für sehr kleine Piloten	Mai 2010	20.07.2010	
9	0.1,0.3 - 0.5, 2.10, 4.8-4.10, 4.24, 4.25, 7.2, 7.11, 8.3	Handbuchrevision TM 500/11	Juli 2017	10.08.2017	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt	ersetzt
0		0.0	Febr.91			
		0.1	siehe Änderungsstand			
		0.2	"			
		0.3	"			
		0.4	"			
		0.5	"			
		0.6	Febr.91			
1		1.1	"			
		1.2	Febr.91			
		1.3	Apr.89			
		1.4	"			
		1.5	"			
		1.6	"			
2	LBA-anerk.	2.1	"			
	"	2.2	"			
	"	2.3	"			
	"	2.4	"			
	"	2.5	"			
	"	2.6	"	Febr.92/	Febr.96/	März 97
	"	2.7	"			
	"	2.8	"	Febr.96	Mai 08	
	"	2.9	"			
	"	2.10	"	Febr.96	Juli 2017	
	"	2.11	"			
3	"	3.1	"	Mai 08		
	"	3.2	"	Mai 08		
	"	3.3	"			
	"	3.4	"	Sept.92	Mai 08	
	"	3.5	"	Mai 08		
	"	3.6	"	Mai 08		
	"	3.7	Mai 08			
4	"	4.1	"	Mai 08		
	"	4.2	"			
	"	4.3	"			
	"	4.4	"			
	"	4.5	"			
	"	4.6	"			
	"	4.7	"			
	"	4.8	"	Jan. 01	Mai 08	Juli 2017
	LBA-anerk	4.9	"	Juli 2017		

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt	ersetzt
4	LBA-anerk.	4.10	"	Febr.92	Juli 2017	
	"	4.11	"			
	"	4.12	April 89	Febr. 96		
	"	4.13	"	" "		
	"	4.14	"			
	"	4.15	"	Febr. 92		
	"	4.16	"			
	"	4.17	"	Febr. 92		
	"	4.18	"			
	"	4.19	"			
	"	4.20	"			
	"	4.21	"			
	"	4.22	"			
	"	4.23	"			
	"	4.24	"	Juli 2017		
	"	4.25	"	Mai 08	Juli 2017	
	"	4.26	"			
5	"	5.1	April 89			
	"	5.2	"			
	"	5.3	"			
	"	5.4	"			
	LBA-anerk.	5.5	"			
		5.6	"			
		5.7	"			
		5.8	"			
		5.9	"	Febr. 96		
		5.10	"			
6		6.1	"			
		6.2	"			
		6.3	"			
		6.4	"			
		6.5	"	Febr. 96		
		6.6	"	Sept. 92		
		6.7	"	Sept. 92		
		6.8	"			
		6.9	"	Febr. 96		

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt
7	7.1	April 89	Mai 08	
	7.2	"	Sept. 92	Juli 2017
	7.3	"		
	7.4	"		
	7.5	"		
	7.6	"		
	7.7	"	Sept. 92	
	7.8	"	" "	
	7.9	"	Febr. 96	
	7.10	"	Aug. 90	
	7.11	"	Dez. 98	Juli 2017
	7.12	"		
	7.13	"		
	7.14	"	Jan. 01	
	7.15	"		
	7.16	"	Mai 08	
	7.17	"	Febr. 96	
	7.18	Febr. 96		
8	8.1	April 89		
	8.2	"	Febr. 96	Jan. 01
	8.3	"	Juli 17	
	8.4	"		
	8.5	"		
	8.6	"	Febr. 96	
	8.7	"	Sept. 92	
9	9.1	"	Mai 10	
	9.2	Mai 10		

2.14 Flugzeugschlepp, Windenschlepp und Kraftfahrzeugschlepp

2.14.1 **Sollbruchstellen** 10000 N ± 10%

2.14.2 **Schleppseillänge** für Flugzeugschlepp 30-70 m Schleppseilmaterial: Hanf- oder Kunstfasern

2.14.3 max. **Schleppgeschwindigkeiten**

Flugzeugschlepp	VT	= 197 km/h
Winden- und Kraftfahrzeugschlepp	VW	= 140 km/h

2.14.4 **Schleppkupplungen**

Die Schwerpunktkupplung (Einbauort vor dem Hauptrad) ist nur für den Windenstart und den Kraftfahrzeugschlepp geeignet.
Die Schleppkupplung für den Flugzeugschlepp befindet sich im Rumpfbug.

2.15 Seitenwind

Die gemäß Bauvorschrift nachgewiesene max. Seitenwindkomponente für Start und Landung beträgt 15 km/h.

2.16 Reifenluftdruck

Hauptrad	3,0 bar
Bugrad	2,5 bar
Spornrad	4,0 bar

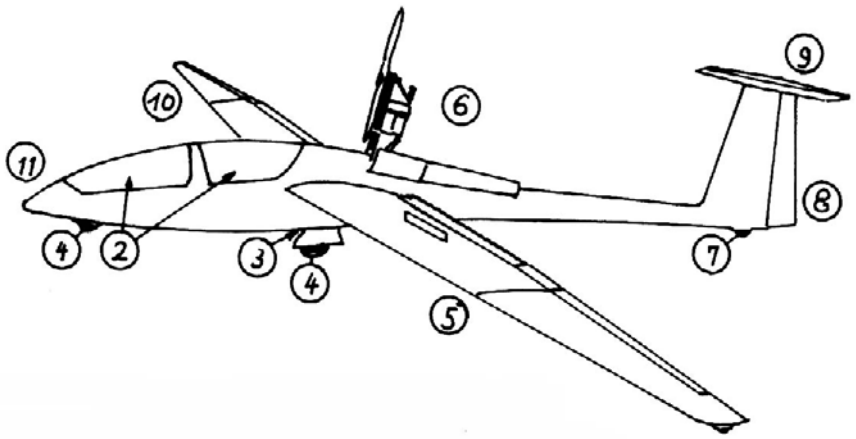
2.17 Wasserballast (Option)

Max. Tankvolumen 50 l pro Flügel.
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, siehe 4.2.2.
Mit undichten Ablaßhähnen darf nicht geflogen werden, da sonst ein asymmetrischer Beladezustand entstehen kann.
Warnung: Der Beladeplan Abschn.6.8 ist zu beachten.
Die höchstzulässige Startmasse darf nicht überschritten werden.

2.18 Flügelkraftstofftanks (Option)

Max. Tankvolumen 20 l pro Flügel.
Längeres Abstellen des aufgerüsteten Flugzeuges mit gefüllten Flügelkraftstofftanks ist nicht zulässig.

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 jedesmal, 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 incl. Ruderprobe;
      Kontrolle ob der Kugelgriff der Pedalverstellung so weit nach vorn gezogen wird, dass er sich nicht bei hinterer Pedalstellung am Trimmauslösegriff (am Steuerknüppel) einhängen kann;
   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 des Kraftstoffilters auf Verschmutzung und Schlammbildung;
   j) Kontrolle der Triebwerksbedienelemente;
   k) Kontrolle der Sicherungen (auch der Batteriesicherung)
   l) Ein-Ausfahrmechanismus durch Betätigung in beide Richtungen überprüfen. Die Ausfahrzeit darf 13 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
   m) Triebwerk manuell ausfahren.

3. Schwerpunktkupplung
   a) Zustand und Funktion des Ringmauls der Schwerpunktkupplung kontrollieren;
   b) Kupplung auf Sauberkeit und Korrosion prüfen;
4. Hauptfahrwerk und Bugfahrwerk
   a) Sichtkontrolle der Fahrwerke, der Fahrwerksklappen bzw. Verkleidung und der Reifen; Schmutz in den Gabeln der Fahrwerksschwingen kann dazu führen, daß das Fahrwerk in ausgefahrenem Zustand nicht in die Verknieung geht;
   b) Reifendruck prüfen (2,5 bar Bugrad, 3,0 bar Hauptrad);
   c) Zustand der Radbremse und des Bremsschlauches;
5. Flügel links
   a) Verriegelung des Außenflügels prüfen;
   b) Querruder auf Spiel prüfen;
   c) Wölbklappe auf Spiel prüfen;
   d) Bremsklappe+Kasten 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;
   e) Kontrolle des Absteckbolzens an der hinteren Flügelaufhängung
6. Kontrolle des Triebwerkes
   Triebwerk mit dem manuellen Schalter ausfahren (Zündung aus).
   a) allgemein Schraubverbindungen und deren Sicherungen kontrollieren.
   b) Funktion von Gas und Propellerbremse prüfen.
   c) Zündanlage inkl. Kabel und Kerzenstecker auf festen Sitz prüfen.
   d) Zahnriemen auf Verschleiß prüfen.
      Zahnriemenspannung prüfen.
      Plötzliches Nachlassen der Zahnriemenspannung kann ein Indiz für Schäden am Triebwerksaufbau (siehe h) sein.
   e) Fangseile und deren Befestigungen im Motorraum überprüfen.
   f) auf Scheuerstellen von Leitungen und Bauteilen achten.
   g) Schalldämpfer, Ansaugdämpfer, Motorträger und Zubehör auf festen Sitz und Anrisse kontrollieren. Siebe der Ansaugöffnungen des Ansaugdämpfers auf Verschmutzung kontrollieren.
   h) Triebwerk an der Propellerwelle mit großer Kraft vordrücken.
      Dabei prüfen, ob die Verschraubung des Triebwerksaufbaus auf dem Motor lose oder beschädigt ist. Befestigungsstellen der GFK-Streben auf Spiel überprüfen.
      Es darf kein Spiel spürbar sein.

i) Kontrolle des Kühlwasserstandes, evtl. nachfüllen;
Wichtiger Hinweis: Die Schlauchschelle, die den Deckel des Kühlwasserbehälters sichert, muß so montiert sein, daß sich die Verschraubung vorne befindet, um ein Einhängen der Fangseile des Triebwerkes zu verhindern.
j) Kontrolle des Drehschieberschmierölstandes;
k) Kontrolle von Kühl- und Ölsystem auf Dichtigkeit;
Die Kühlflüssigkeitsschläuche visuell auf Undichtigkeiten und irgendwelche Beschädigungen der Oberfläche prüfen.
l) Sichtkontrolle des Propellers;
m) Propeller von Hand 1x durchdrehen, dabei auf anormale Geräusche achten, die ein Zeichen für eine Motorbeschädigung sein könnten;
n) Kraftstoffmenge kontrollieren;
o) Drainer hineindrücken und Kondenswasser ablassen;
Der Drainer befindet sich im Fahrwerkskasten an dessen Rückwand an der rechten Seite;
p) Kontrolle des Kraftstoffilters s.Pkt. 2. i);

7. Spornrad
   a) Zustand und Spiel kontrollieren; ist der Radkasten verschmutzt? Bei übermäßiger Verschmutzung ist der Radkasten zu säubern;
   b) Reifendruck prüfen (4 bar);
8. Rumpfende
   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;
9. Seitenflosse - Höhenleitwerk
   a) Kontrolle der oberen Seitenruderlagerung auf Zustand und Spiel;
   b) Kontrolle des Höhenruders auf Spiel und richtigen Ruderanschluß (Blick von hinten in die Ausparung rechts vom Seitenruder);
   c) Kontrolle der Sicherung der Höhenflosse;
   d) Kontrolle des Höhenleitwerks auf Spiel;
   e) TEK- oder Multidüse richtig eingesteckt?
10. Flügel rechts analog zu Pkt. 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.
   c) Bugkupplung auf Sauberkeit und Korrosion kontrollieren.

4.5.8 **Flug mit Wasserballast:**

Flügeltanks

Empfehlenswerte Zuladungen bei ruhigen Aufwinden:

Steigwerte m/s	Ballast l
kleiner 1,5	keiner
1,5 - 3	60
größer 3	max. Ballast

Die höchstzulässige Flugmasse darf jedoch nicht überschritten werden!
Die maximal zulässige Ballastmenge ist abhängig von der Leermasse u.d. Zuladung im Rumpf und ist siehe Abschnitt 6 zu bestimmen.
Im Flug läuft bei geöffneten Ablaßhähnen ca. 0,5 l/s aus.
Bei Außentemperaturen unter 0° besteht Einfriergefahr. Deshalb ist alles Wasser rechtzeitig vor Erreichen der 0° Höhe abzulassen, oder in niedrigeren Höhen zu fliegen.
Wenn der Verdacht besteht, daß sich ein Flügeltank im Fluge selbsttätig entleert, so sind beide Tanks sofort abzulassen.
Wasserballast erhöht die Anfluggeschwindigkeit.
Es wird deshalb empfohlen, den Wasserballast vor der Landung abzulassen. Bei Außenlandungen ist der Wasserballast auf jeden Fall abzulassen.

Auffüllen des Wasserballastes s. Abschn. 4.2.
Beim Betanken darauf achten, daß das Flugzeug um die Längsachse ausgewogen ist und die Ventile nicht tropfen, da sonst ein asymmetrischer Beladezustand entstehen kann.

Ablassen des Wasserballastes
Beide Flügeltankablaßhebel gemeinsam öffnen.
Auf keinen Fall die Flügeltanks einzeln ablassen, da sonst ein asymmetrischer Beladezustand entsteht.

Undichte Ventile, Wartung
Angaben im Wartungshandbuch Abschn. 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.

4.5.9 **ff**

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 Fluggeschwindigkeit größer als die angezeigte Fluggeschwindigkeit ist. Die höchstzulässige Geschwindigkeit VNE reduziert sich nach folgender Tabelle:

Flughöhe m	0-2000	3000	4000	5000	6000
VNE angezeigt km/h	270	256	243	230	218

3. Wasserballast ist rechtzeitig vor Erreichen der 0° Höhe 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. 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.

4.5.10 **Flug im Regen und bei Gewittern**

Bei leichtem Regen erhöhen sich die Überziehgeschwindigkeit und die Sinkgeschwindigkeit.
Die Landeanfluggeschwindigkeit ist zu erhöhen.

Mit laufendem Triebwerk

Bei normalem Regen wird die Steigflugleistung um 1/3 erniedrigt.
Die Reisefluggeschwindigkeit nimmt um ca. 10 km/h ab. Start mit Regen sollte nur mit entsprechender Vorsicht und bei genügend langer Startbahn erfolgen. Bei starkem Regen ist ein Start auf jeden Fall zu unterlassen. Regen nutzt die Propellervorderkanten ab, so daß Flüge im Regen möglichst zu vermeiden sind.
Warnung: Flüge und besonders Windenschlepps im Bereich von Gewittern sind unbedingt zu vermeiden. Durch Blitzschlag kann es zur Zerstörung von Kohlenstofffaser-Strukturen kommen.

4.5.11 **Wolkenflug** (nur ohne Wasserballast und mit eingefahrenem Triebwerk)

Besonders sauber fliegen. Trudeln darf nicht als Rettungsmaßnahme verwendet werden. Im Notfall Bremsklappen vor Erreichen einer Geschwindigkeit von 200 km/h ausfahren und mit max. 200 km/h die Wolke verlassen.
Warnung: Fliegen in der Nähe von oder in Gewitterwolken ist verboten.

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-500 M ist ein doppelsitziges Hochleistungssegelflugzeug mit Klapptriebwerk und Wölbklappen.

Bauweise

Flügel, Wölbklappen	CFK-Schaum-Sandwich-Schalen
und Querruder	CFK-Roving Holmgurte
Höhenruder	GFK Schaum-Sandwich-Schale
Höhenflosse, Seiten-	
ruder	GFK-Schaum-Sandwich-Schalen
Rumpf	GFK-Schale, Rumpfröhre Tubuskern Sandwich

Hauben

Zwei zur rechten Seite aufklappbare Hauben aus ungetöntem Plexiglas oder Plexiglas GS grün 2422 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	

43) Umschalter Zylinderkopftemperatur/Batteriespannung für das rechte Anzeigefeld **CHT °C Battery V**
Mitte **T** = Zylinderkopftemperatur angezeigt in °C
rechts **B** = Batteriespannung angezeigt in V
Der Schalter springt von selbst in Position T zurück.

44) Abgastemperaturanzeige EGT (Option) Schalter 43 nach links:
Abgastemperaturen in °C erscheinen: auf dem mittleren Anzeigenfeld die EGT des vorderen und auf dem rechten Anzeigenfeld die EGT des hinteren Zylinders. Auf dem linken Feld wird **E** angezeigt **E 55 54** (55 bedeutet 550°C).
Falls eine Abgastemperatur von 650°C bei einem oder beiden Zylindern überschritten wird, so erscheint blinkend die EGT Anzeige auf allen 3 Anzeigefeldern 45, 46 und 47, z.B. **E 71 70**
Unter 200°C wird **E - -** angezeigt, sofern die Sonden angeschlossen und in Ordnung sind, sonst werden keine Werte angezeigt.
Anmerkung: Wenn die Option nicht eingebaut ist und der Schalter 43 nach links gedrückt wird, bleibt das Anzeigefeld leer.

45) Digitalanzeigefeld für die Kraftstoffmenge im Rumpftank in Liter.
Fuel Liter Die angezeigte Menge ist die Gesamtmenge abzüglich 1l nicht ausfliegbare Menge.
Wenn die angezeigte Kraftstoffmenge geringer als 5l ist, wird als Warnung ein L (low) vor der Literzahl angezeigt.
Ab Erreichen der nicht ausfliegbaren Menge zeigt l diese Anzeige LL an und beginnt zu blinken.
Anmerkung: Bei einer Kraftstoffmenge von weniger als 5 l ist die Tankanzeige nicht mehr lageunabhängig. Beim Flug mit kleinem Anstellwinkel wird weniger Kraftstoff als tatsächlich vorhanden angezeigt. Über 5 l Kraftstoff ist die Anzeige durch den zweiten Tankgeber nahezu lageunabhängig.

46) Digitalanzeigefeld für die Drehzahl x 10 **engine speed RPM x 10**
z.B. 6 0 2 bedeutet 6020 U/min. Motordrehzahl Bei Überschreiten der höchstzulässigen Dauerdrehzahl von 6900 U/min. wird ein blinkender Doppelpunkt vor der letzten Ziffer eingeblendet, z.B. **6 9:1** .

Bei Überschreiten der Höchstdrehzahl von 7200 U/min.
blinkt das ganze Anzeigefeld **7 2:1**
Nach dem Ausschalten der Zündung (DEI muß eingeschaltet sein) werden 3 Striche **- - -** angezeigt.
Sobald der Propeller senkrecht steht oder die Zündung wieder eingeschaltet wird, wird wieder die Drehzahl angezeigt.

- - - bedeutet, daß das DEI in dem Programmteil arbeitet, der die Optionen (s. Pkt. 32 automatische Propellerbremse und Propeller Geradestellung) steuert (auch wenn diese Optionen in Ihrer DG-500M nicht eingebaut sind).

8.4 Abstellen

Das Verzurren sollte am besten mit den Flügelscheren des Transportanhängers an den Innenflügeln erfolgen. Der Rumpf sollte ebenfalls vor der Seitenflosse verzurrt werden. Das Flugzeug kann mit dem vollen Wasserballast geparkt werden, allerdings nur für wenige Tage und nicht bei Einfriergefahr. Bei starker Sonneneinstrahlung soll die Haube geschlossen und abgedeckt werden.
Achtung: Jedes längere Abstellen unter Sonneneinstrahlung und Feuchtigkeit läßt die Oberfläche Ihres Flugzeuges vorzeitig altern.
Längeres Abstellen des aufgerüsteten Flugzeuges mit gefüllten Flügelkraftstofftanks ist nicht zulässig.

8.5 Transport

Der Transport dieses hochwertigen Kunststoffflugzeuges sollte vorzugsweise in einem vom Hersteller empfohlenen geschlossenen Transportanhänger durchgeführt werden.

Zulässige Auflagepunkte:
Innenflügel:

1. Holmzunge möglichst nahe der Wurzelrippe oder eine Flügelschere an der Wurzelrippe.
2. Flügelschere oder Auflage am Flügelknick.

Höhenleitwerk und Außenflügel:
Scheren an beliebigen Positionen
Rumpf:

1. Rumfpnase durch eine geeignete passende ausgepolsterte Kappe, die nicht über die Plexiglashaube geht, fixieren.
2. Rumpfwagen direkt vor der Schwerpunktkupplung.
3. Rumpfende durch Ablassen des Spornrades in eine Mulde und Verzurren vor der Seitenflosse oder Niederhalten durch das Anhängeroberteil.

Es ist darauf zu achten, daß alle Teile spannungsfrei gelagert werden. Bei den hohen Temperaturen, die in einem Transportanhänger auftreten können, kann sich sonst jedes Kunststoffflugzeug mit der Zeit verziehen.
Weiterhin ist darauf zu achten, daß der Anhänger gut belüftet ist, da häufige Schwitzwasserbildung bei allen Kunststoffflugzeugen, die mit modernen temperaturbeständigen Epoxidharzen gebaut werden, Bläschen in der Lackierung hervorrufen kann.
Ein Solarlüfter im Anhänger wird empfohlen.