DG Aviation GmbH

FLUGHANDBUCH

FÜR DEN MOTORSEGLER

DG-808C

MUSTER: DG-800
BAUREIHE: DG-808C
Kennblatt-Nr.: EASA.A.067
Erstausgabe: Juni 2005

Halter:

Werk-Nr:

Kennzeichen:



Die mit „EASA anerk." gekennzeichneten Seiten sind durch die EASA anerkannt
Ursprüngliche Anerkennung 10. Januar 2006.

Der Motorsegler darf nur in Übereinstimmung mit den Anweisungen und festgelegten Betriebsgrenzen dieses Flughandbuches betrieben werden.

Copyright DG Aviation GmbH jegliche Kopie oder Veröffentlichung ist untersagt

DG Aviation
Otto Lilienthalweg 2
76646 Bruchsal
www.dg-aviation.de
Ersatzteil- und Materialverkauf:

Telefon (07251) 3020-0
Telefax (07251) 3020-200
info@dg-aviation.de
Tel. 07251/3020-270
ersatzteile@dg-aviation.de

Revision 5, Mai 2023

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 Standdrehzahl 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-aviation.de. Dort finden Sie die neuesten technischen Mitteilung und Service Informationen für Ihr Flugzeug: Home/ Service/ Technische Dokumentation.
  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 schreiben Sie ein mail an: info@dg-aviation.de
  Betreff: Newsletteranmeldung, um die Piloteninfos zu erhalten.

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	
5	Titel, 0.0, 0.1, 0.3, 0.5, 7.17	Handbuchrevision TM 800/49	Mai 2023		

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/
		Titel	Juni 2005	Mai 2023	
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-anerk.	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			

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	"	Mai 2023	
	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	"		

7.5 Steuerungsanlage

Seitensteuerung:
Siehe Diagramm 2 WHB.
Seilsteuerung mit verstellbaren Pedalen

Höhensteuerung:
Siehe Diagramm 1 WHB.
Steuerknüppel mit Parallelogrammführung. Das Parallelogrammhandsteuer verhindert die Übertragung von Böen auf die Höhensteuerung. Die Stoßstangen sind in wartungsfreien Kugelführungen gelagert.
Automatischer Steuerungsanschluss.

Trimmung:
Federtrimmung mit Auslösehebel am Steuerknüppel und Anzeige an der linken Bordwand.
Zum Trimmen muss der Auslösehebel am Steuerknüppel betätigt und Steuerknüppel und Wölbklappenhebel in die zur gewünschten Fluggeschwindigkeit gehörigen Stellungen gebracht werden. Sollte dies nicht ausreichend sein, so kann bei ausgelöster Trimmung der Anzeigehebel zusätzlich vorgedrückt werden.
Die DG-808C kann auch mit ausgelöster Trimmung geflogen werden, dazu den Drahtbügel bei betätigtem Auslösehebel hoch und unter den Auslösehebel klappen..
Ein Gummizug zwischen Wölbklappenhebel und Trimmung, s. WHB Abschnitt 1.2.5, stellt bei negativen Klappenstellungen die Trimmung auf kopflastig.

Quer- und Wölbklappensteuerung:
Siehe Diagramme 3 und 4 WHB.
Im Flügel sind durchgehende Flaperons eingebaut, die an 2 Stellen angetrieben werden. Die Überlagerung von Querruder- und Wölbklappenausschlägen erfolgt im Rumpf. Die Stoßstangen sind in wartungsfreien Kugelführungen gelagert.
Automatische Anschlüsse.

7.6 Bremsklappen

Siehe Diagramme 3 und 4 WHB
Doppelstöckige Schempp-Hirth Klappen nur nach oben. Beim Ziehen der Bremsklappen wird der Wölbklappenhebel von negativ auf Neutralstellung mitgenommen.

Die Radbremse ist mit am Bremsklappengestänge angeschlossen.

Die Stoßstangen im Flügel sind in wartungsfreien Kugelführungen gelagert.
Automatische Anschlüsse.