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; die laufende Nummer der Berichtigung und das Datum erscheinen am unteren linken 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 TM800/34	September 2007	9. Oktober 2007	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

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

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/
4	EASA-anerk.	4.8	Juni 2005		
	„	4.9	„		
	„	4.10	„		
	„	4.11	„		
		4.12	„		
	„	4.13	„		
	„	4.14	„		
	„	4.15	„		
	„	4.16	„		
	„	4.17	„		
	„	4.18	„		
	„	4.19	„		
	„	4.20	„		
	„	4.21	„		
	„	4.22	„		
	„	4.23	„		
	„	4.24	„		
	„	4.25	„		
	„	4.26	„		
	„	4.27	„		
	„	4.28	„		
	„	4.29	„		
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	„		
		6.3	„		
		6.4	„		
		6.5	„		
		6.6	„		
		6.7	„		
		6.8			
		6.9			
		6.10			

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt
7	7.1	Juni 2005		
	7.2	"		
	7.3	"		
	7.4	"		
	7.5	"		
	7.6	"		
	7.7	"		
	7.8	"		
	7.9	"		
	7.10	"	Sept. 2007	
	7.11	"		
	7.12	"		
	7.13	"	Sept. 2007	
	7.14	"	Sept. 2007	
	7.15	"	Sept. 2007	
	7.16	"		
	7.17	"		
	7.18	"		
	7.19	"		
	7.20	"		
	7.21	"		
	7.22	"		
	7.23	"		
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	"		
	9.5	"		

Technische Daten:

Spannweite	m	15		18
Flügelfläche	m²	10,68		11,81
Streckung	/	21,07		27,42
mittlere aerodyn. Flügeltiefe (MAC)	m	0,734		0,700
Länge	m		7,055	
Rumpfbreite	m		0,63	
Rumpfhöhe	m		0,81	
Höhenleitwerk Spannweite	m		2,52	

Daten für Version DG-808C Classic

max. Wasserballast Flügel	kg		100	
Wasserballast Seitenflosse	kg		keiner	
Leermasse bei:				
Flügel ohne Teilung ca.	kg	/		337
Flügel mit Teilung ca.	kg	336		340
Flächenbelastung mit 80 kg Zuladung	ca. kg/m²	39		35,4
max. Flugmasse	kg		525	
max. Flächenbelastung	kg/m²	49,2		44,5

Daten für Version DG-808C Competition

max. Wasserballast Flügel	kg		150	
oder wahlweise	kg		120	
Wasserballast Seitenflosse	kg		6,5	
Leermasse bei:				
Flügel ohne Teilung ca.	kg	/		347
Flügel mit Teilung ca.	kg	346		350
Flächenbelastung mit 80 kg Zuladung	ca. kg/m²	39,9		36,4
max. Flugmasse	kg	540		600
max. Flächenbelastung	kg/m²	50,6		50,8

Triebwerk

Motor	Solo 2625-01 2-Zylinder 2-Takt Motor	
Leistung		39 KW (53 PS)
Untersetzung		1:3
Propeller	Technoflug KS-1G-152-R-122-( )-B 1.	GFK Bauweise
Propellerdurchmesser		1,52 m
Kraftstofftankvolumen	Rumpftank	21 Liter

Die Leermassen gelten für durchschnittliche Instrumentierung
Optionen erhöhen die Leermassen entsprechend.

2.12 Betriebsarten

a) **Mit Wasserballast**
Flüge nach Sichtflugregeln (bei Tag)
Flugzeugschlepp
Auto- und Windenstart

b) **Nur ohne Wasser**ballast
1. Wolkenflug (bei Tag), wenn die dafür erforderliche Ausrüstung (s. Abschnitt 2.13 b) eingebaut ist.
2. Einfacher Kunstflug siehe Abschnitt 4.5.12.

2.13 Mindestausrüstung

Es dürfen nur Geräte und Ausrüstungen eingebaut werden, die in der Instrumenten und Zubehörauswahlliste im Wartungshandbuch aufgeführt sind.
Hinweis: Die für diese Werk-Nummer **aktuelle** Ausrüstungsliste befindet sich im Anhang des zugehörigen Wartungshandbuches.

a) **Normaler Flugbetrieb**
Fahrtmesser Messbereich: 0-300 km/h; Markierung siehe Abschnitt 2.3
Der Fahrtmesser ist an den vorderen statischen Druckabnahmen anzuschließen
Höhenmesser Messbereich: 0 – min. 10.000 m oder 12.000 m, 1 Umdrehung max. 1.000m
Magnetkompaß (im Flugzeug kompensiert)
4-teiliger symmetrischer Anschnallgurt
UKW Sende- und Empfangsgerät (betriebsbereit mit Gehörschutzkopfhörer oder Headset)
Drehzahlmesser, Kraftstoffvorratsanzeige, **Kühlwasser-Thermometer**
Betriebsstundenzähler (zählt solange das Triebwerk läuft).
Diese 4 Anzeigen sind im DEI-NT integriert. Markierungen und Anzeige der Grenzbereiche siehe 2.5.
Außenthermometer mit Fühler im Lüftungseinlauf in der Rumpfnase, ebenfalls im DE-NT integriert.
Rückspiegel
Feuerwarnleuchte
Fallschirm, automatisch oder manuell oder ersatzweise ein entsprechendes festes Rückenkissen ca. 8 cm dick
Datenschild, Kontrolliste, Hinweisschilder, Flug- und Wartungshandbuch.

b) **Zusätzlich für Wolkenflug**
Variometer
Wendezeiger (mit Scheinlot)
Anmerkung: Nach bisherigen Erfahrungen kann die eingebaute Fahrtmesseranlage auch für den Wolkenflug verwendet werden.

2.14 Flugzeugschlepp, Windenschlepp und Kraftfahrzeugschlepp

2.14.1 Sollbruchstellen

Version Classic und Version Competition bis Startmasse 525kg
Flugzeugschlepp, Windenschlepp und Kraftfahrzeugschlepp
empfohlen: 6000 N ± 10% , max.: 6600 N

Version Competition bis Startmasse 600kg
Flugzeugschlepp und Kraftfahrzeugschlepp
empfohlen: 6000 N ± 10% , max.: 6600 N
Windenstart
empfohlen: 7500 N ± 10%, max.: 8250 N

2.14.2 Schleppseile für Flugzeugschlepp

Länge 30-70 m
Schleppseilmaterial: Hanf- oder Kunstfasern

2.14.3 Schleppgeschwindigkeiten

	maximal
Flugzeugschlepp	V_T = 190 km/h
Winden- und Kraftfahrzeugschlepp	V_W = 150 km/h

2.14.4 Schleppkupplungen

Die Schwerpunktkupplung (Einbauort vor dem Hauptrad) ist ist sowohl für den Windenstart und den Kraftfahrzeugschlepp als auch für den Flugzeugschlepp geeignet
Wichtiger Hinweis: Sofern als Option eine zusätzliche Bugkupplung (Einbauort unterhalb des Instrumentenpilzes) eingebaut ist, so ist diese nur für den Flugzeugschlepp zu verwenden.
Warnung: Falls keine Schwerpunktkupplung installiert ist, so ist Windenstart mit diesem Flugzeug nicht zulässig.

2.15 Seitenwind

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

2.16 Reifenluftdruck

Hauptrad	3 bar
Spornrad	2,0 bar

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.
Abstellen über Nacht mit gefüllten Flügelkraftstofftanks ist nicht zulässig.

5.2.3 Startstrecke

Die angegebenen Startstrecken gelten für Start auf trockener ebener Hartbelagpiste ohne Wind und bei einwandfreiem Zustand von Triebwerk, Luftschraube und Flugzeug. Das Startverfahren ist gem. 4.5.2 durchzuführen.

SR Startrollstrecke
S Startstrecke bis auf 15 m Höhe
T Temperatur am Boden
H Druckhöhe, diese errechnet sich näherungsweise wie folgt:
H(m)=(1013mb - QNH) x 100/11,7+Flugplatzhöhe (m)

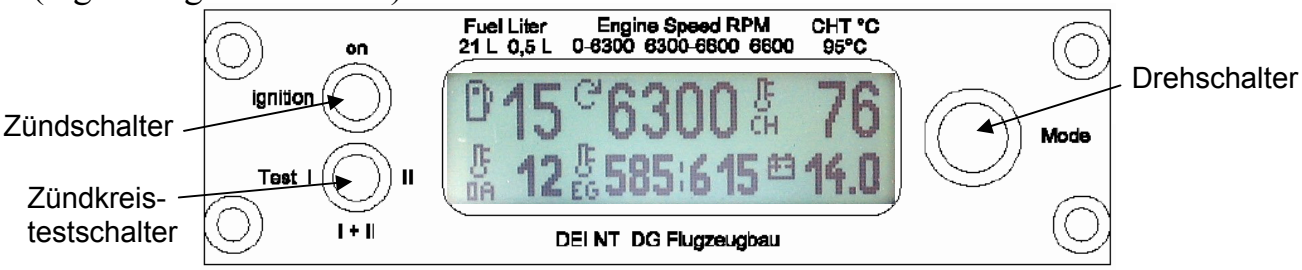
18m Spannweite		m = 440 kg		m = 525 kg		m= 600 kg	
H (m)	T(°C)	SR(m)	S(m)	SR(m)	S(m)	SR(m)	S(m)
0	0°	110	174	157	240	205	306
	15°	123	193	175	267	229	341
	30°	136	214	194	296	253	377
500	0°	124	196	177	270	231	345
	15°	138	218	197	301	258	384
	30°	153	241	218	333	285	425
1000	0°	140	221	200	305	261	389
	15°	156	246	222	339	291	433
	30°	173	272	246	376	322	480
1500	0°	159	250	226	344	295	440
	15°	176	278	251	383	328	490
	30°	195	308	278	424	363	542
2000	0°	179	282	255	389	333	497
	15°	200	314	284	433	371	553
	30°	221	348	314	480	411	613
15m Spannweite		m = 440 kg		m = 480 kg		m= 540 kg	
H (m)	T(°C)	SR(m)	S(m)	SR(m)	S(m)	SR(m)	S(m)
0	0°	116	183	138	214	175	266
	15°	129	203	154	238	195	296
	30°	143	225	170	264	215	327
500	0°	131	206	156	241	197	299
	15°	146	229	173	269	219	333
	30°	161	254	192	297	243	369
1000	0°	148	232	176	272	222	338
	15°	164	259	196	303	247	376
	30°	182	286	216	335	274	416
1500	0°	167	263	198	308	251	381
	15°	186	292	221	342	280	424
	30°	205	323	244	379	309	470
2000	0°	189	297	224	348	284	431
	15°	210	330	250	387	316	480
	30°	232	366	276	428	350	531

Ebene, harte, trockene Grasbahn verlängert die Startstrecke um 10% bis 15%.

Warnung: Feuchte, weiche Grasbahn kann die Startrollstrecke sehr viel mehr verlängern.

7.4 DEI-NT Bedienung

(digital engine indicator)



Beim Einschalten des Hauptschalters zeigt das DEI-NT zuerst eine Seite mit Betriebszeiten. Dann springt es bei eingefahrenem Triebwerk auf die Segelflugseite, oder bei nicht eingefahrenem Triebwerk (Einfahrendschalter nicht geschaltet) auf die Motorflugsseite.
Auf weitere Seiten kann man wechseln, indem man den Drehknopf (rechts) so lange drückt, bis das DEI-NT 2x piept.
Folgende Seiten erscheinen:
1. Segelflug bzw. Motorflug (je nach Triebwerksstellung),
2. Flugbuch, 3. Set up, 4. Betriebszeiten
Wichtiger Hinweis: Bei Fehlfunktionen und bei Warnungen werden Vollbildseitenmeldungen gegeben. Alle Meldungen können durch einfachen Druck auf den Drehknopf bestätigt werden. Dann geht das DEI-NT wieder in den normalen Anzeigemodus zurück..
Bei Software Versionen unter 1.5 kann die Überziehwarnung (Stall Warning) nicht bestätigt werden, d.h die Warnmeldung kann nur durch Erhöhung der Fluggeschwindigkeit beseitigt werden.
Auf jede dieser Meldungen, mit Ausnahme der Stall Warning s. u., wird durch drei kurze Signale (Alarmton oder durch einen optionalen Vibrator im Steuerknüppel) hingewiesen. Die Stall Warning warnt durch ein ununterbrochenes Signal, solange die Fluggeschwindigkeit zu gering ist.

Beschreibung der Seiten:

7.4.1 Segelflugseite und Motorflugseite

Links oben: Kraftstoffmenge: bei Unterschreiten einer Kraftstoffmenge von ca. 4 Liter erscheint die Meldung "Low Fuel",
nach Bestätigung der Warnmeldung blinkt dieses Anzeigefeld, bei Erreichen der nicht ausfliegbaren Kraftstoffmenge (0,4 Liter) blinkt R.

Links unten: Außentemperatur OA(T): Bei Unterschreiten einer OAT von 2°C erscheint die Meldung "Water Freeze", nach Bestätigung der Meldung blinkt dieses Anzeigefeld.

Rechts unten: Batteriespannung: Unterhalb einer Spannung von 11V erscheint die Meldung "Low battery", nach Bestätigung der Meldung blinkt dies Anzeigefeld und oberhalb von 14,7V erscheint die Meldung "Battery Overch.", nach Bestätigung der Meldung blinkt dies Anzeigefeld.

Mittleres Feld unten: Motorlaufzeit bei diesem Flug

Folgende Zeilen erscheinen:

RESET TRIP COUNTER: Druck auf den Drehknopf, N (no) erscheint, durch Drehen des Drehkopfes erscheint Y (yes) , bei Druck auf den Drehknopf wird die Zeit gelöscht.

RESET MAINT. TIMER: Druck auf den Drehknopf, N erscheint, durch Drehen des Drehkopfes erscheint Y, bei Druck auf den Drehknopf wird die Zeit wieder auf das Serviceintervall (25 Stunden) gesetzt.

FLIGHTLOG → PC: Druck auf den Drehknopf, N erscheint, durch Drehen des Drehkopfes erscheint Y, bei Druck auf den Drehknopf wird der Übertragungsvorgang gestartet. Der Anschluss an den PC erfolgt über eine serielle Schnittstelle (Buchse beim Funkgerät). Ausgelesen werden das Flugbuch und Servicedaten, siehe Abschnitt 7.4.6.

SET TIME: Einstellung der Uhrzeit

SET DATE: Einstellung des Datums

STARTER SPEED: % der normalen Leistung des Anlassers zum Senkrechtstellen des Propellers bei ausgeschalteter Zündung - Standardwert 35%, einstellbar von 0-49%.

PRIMER DOSE: Einspritzmenge des Primers, max. 99% - Standardwert 99%. (Bei 0°CHT wird die eingestellte Einspritzmenge eingespritzt. Die Menge wird linear auf 0 bei 40° CHT reduziert).

PRIMER DURATION: Nachspritzzeit des Primers, max. 99% der im Steuergerät einprogrammierten Zeit (40 Sekunden), Standardwert 99%

STALL FACTOR: Über diesen Faktor kann eingestellt werden, wann die Stall Warnung (Anzeige über einen Alarmton oder über einen Vibrator am Steuerknüppel, Option) einsetzen soll. Die Einstellung erfolgt, indem man im Geradeausflug die Überziehgeschwindigkeit (bei Wölbklappenstellung 8°) ermittelt und dann ca. 5% schneller fliegt. Den angezeigten Stall Faktor ablesen (Segelflugseite oberes mittleres Display) und im Set up einstellen. Die Einstellung muss nur für ein Fluggewicht erfolgen. Da durch die Sensoren für die Überziehwarnung quasi eine Anstellwinkelmessung durchgeführt wird, erfolgt die Überziehwarnung auch in anderen Betriebszuständen (Kurvenflug, ausgefahrene Bremsklappen, anderes Fluggewicht) korrekt.

Wichtiger Hinweis: Wenn der STALL FACTOR auf 0,89 gestellt wird, wird die stall warning ganz ausgeschaltet. Diese Einstellung darf nur dann gewählt werden, wenn ein defekter Sensor zu ständigen Warnungen führt.
Das DEI sollte dann schnellstmöglich zur Reparatur an den Hersteller eingeschickt werden. Diese Funktion ist erst ab Software Version 1.5 verfügbar.

EMPTY TANK CALIB.(ration): Nullabgleich der Tankanzeige bei leerem Tank, Druck auf den Drehknopf, N erscheint, durch Drehen des Drehkopfes erscheint Y. Bei Druck auf den Drehknopf wird der Nullabgleich durchgeführt.

FULL TANK CALIB.(ration): Abgleich der Tankanzeige bei vollem Tank, bei Druck auf den Drehknopf erscheint N, durch Drehen des Drehkopfes erscheint Y. Bei Druck auf den Drehknopf wird der Vollabgleich durchgeführt.

SYSTEM SETUP ****: Nur für Service Zwecke beim Hersteller.

PROP BRAKE: Aktivieren der elektrischen Propellerbremse (Option), Druck auf den Drehknopf, Y erscheint, d.h. die Propellerbremse ist aktiviert, durch Drehen des Drehkopfes erscheint N, die Propellerbremse ist deaktiviert. Bei Druck auf den Drehknopf wird die Einstellung gespeichert.
Hinweis: Wenn keine elektrische Propellerbremse eingebaut ist, so ist diese Funktion zu deaktivieren, sonst kommt es zu Fehlermeldungen.

FREEZE WARNING: Aktivierung bzw. Deaktivierung der Warnmeldung analog zur Prop Brake. Diese Warnmeldung darf deaktiviert werden, wenn keine Wassertanks eingebaut sind. Auch nach Deaktivierung der Warnung blinkt das Anzeigefeld für die OAT bei niedrigen Temperaturen.

JOINT WARNING OUTP: Aktivierung bzw. Deaktivierung der Signale (Alarmton oder optionaler Vibrator im Steuerknüppel), welche auf Meldungen hinweisen. Einstellung analog zu Prop Brake.
Anmerkung: Das Signal für die Stall Warning lässt sich nicht deaktivieren..

PRIMERTESTMODE: Wenn dieser Modus aktiviert wird, wird der Anlasser deaktiviert, um die Funktion des Primers testen zu können, siehe Wartungshandbuch Abschnitt 3.5.1 Punkt 6.b). Einstellung analog zu Prop Brake

SWITCH-OFF WARNING: Aktivierung bzw. Deaktivierung der Erinnerung daran, dass der Hauptschalter ausgeschaltet werden sollte. Einstellung analog zu Prop Brake. Diese Funktion ist erst ab Software Version 1.7 verfügbar.

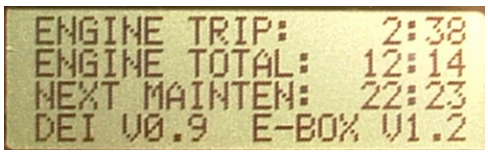
7.4.4 Betriebszeiten

ENGINE TRIP: Kurzeitzähler für die Motorlaufzeit, kann im Setup auf 0 zurückgestellt werden

ENGINE TOTAL: Betriebsstundenzähler für die Motorlaufzeit, kann nur beim Hersteller zurückgesetzt werden.

NEXT MAINTENAN(ce) : Die Betriebsstundenzahl bis zur nächsten Wartung wird angezeigt, kann im Setup nach erfolgter Wartung wieder auf das Serviceintervall (25 Stunden) zurückgesetzt werden

DEI-NT Vx.x E-BOX Vx.x: Softwarestände für DEI-NT und Steuergerät



Drehknopf (rechts) so lange drücken, bis das DEI-NT 2x piept um zur Flugseite zurückzukehren.

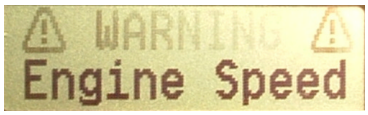
7.4.5 Anzeige von Fehlfunktionen und Warnungen

Bei Fehlfunktionen und bei Warnungen werden Vollbildseitemeldungen gegeben. Alle Meldungen können durch einfachen Druck auf den Drehknopf bestätigt werden. Dann geht das DEI-NT wieder in den normalen Anzeigemodus zurück.

Ausfallmeldungen:
in der oberen Zeile steht "Failure" und blinkt, in der 2. Zeile steht:
- "Engine Info" = keine Verbindung zum Steuergerät
- "Spindle Fuse" = Spindelmotorsicherung hat ausgelöst -> warten bis abgekühlt
- "RPM Pickup" = Näherungsschalter defekt -> Einfahrautomatik ist abgeschaltet
- "Primer Valve" = Primerventil defekt
- "OAT Sensor" = Außentemperatursensor defekt
- "CHT Sensor" = Zylinderkopftemperatursensor defekt
- "Fuel Sensor" = Tankgeber defekt

"Generator" = Generator lädt nicht
"Water Pump" = Kühlflüssigkeitspumpe ausgefallen
"Prop Brake" = Kurzschluss oder Unterbrechung des Motors der Propellerbremse (Option)
"EGT Sensor" = Abgastemperatursensor (Option) defekt

Warnmeldungen:
in der oberen Zeile steht "Warning" und blinkt, in der 2. Zeile steht:
- "Spoiler" = Bremsklappen sind nicht verriegelt, diese Warnung erscheint nur vor und beim Start, erscheint nicht beim Ausfahren der Bremsklappen im Flug.
- "Raise Gear" = Fahrwerk muss noch eingefahren werden, erscheint 4 Minuten nach dem Start, falls das Fahrwerk noch ausgefahren ist
- "Landg. Gear " = Fahrwerkswarnung, sobald die Bremsklappen bei eingefahrenem Fahrwerk ausgefahren werden
- "Stall" = Überziehwarnung erscheint gleichzeitig mit der akustischen bzw. taktilen Warnung.
- "Low Battery" = Batteriespannung permanent unter 11V
- "Battery Overch." = Batteriespannung über 14,7V
- "CBox OvrTemp" = Anlassersteuerung im Steuergerät überhitzt
- "CHT OverTemp" = Zylinderkopftemperatur zu hoch
- "Water Freeze" = Außentemperatur unter +2°C
- "Low Fuel" = Tankanzeige auf Reserve
- "Engine Speed" = Drehzahl über der max. zulässigen.



- "Main Switch" = Erinnerung daran, dass der Hauptschalter ausgeschaltet werden sollte. Diese Funktion ist erst ab Software Version 1.7 verfügbar.