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	LBA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschr.
1	0.3-0.5, 2.1, 2.9, 2.11, 4.5, 6.5, 6.6, 6.10, 7.10	Handbuchrevision TM 413/2	September 2003	25.09.03	
2	0.3, 2.12, 3.2, 4.3	Handbuchrevision TM 413/3	Mai 2004	10.05.04	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/
0		0.0	März 2002		
		0.1	siehe Änderungsstand		
		0.2	"		
		0.3	"		
		0.4	"		
		0.5	"		
		0.6	März 2002		
1		1.1	März 2002		
		1.2	"		
		1.3	"		
		1.4	"		
		1.5	"		
		1.6	"		
2	LBA-anerk.	2.1	März 2002	Sept. 2003	
	"	2.2	"		
	"	2.3	"		
	"	2.4	"		
	"	2.5	"		
	"	2.6	"		
	"	2.7	"		
	"	2.8	"		
	"	2.9	"	Sept. 2003	
	"	2.10	"		
	"	2.11	"	Sept. 2003	
	"	2.12	"	Mai 2004	
3	"	3.1	März 2002		
	"	3.2	"	Mai 2004	
	"	3.3	"		
	"	3.4	"		
	"	3.5	"		
4	"	4.1	März 2002		
	"	4.2	"		
	"	4.3	"	Mai 2004	
	"	4.4	"		
	"	4.5	"	Sept. 2003	

2.17 Hinweisschilder für Betriebsgrenzen

DG Flugzeugbau GmbH
Muster: DG–1000S Werk-Nr.: 10- S Baujahr:

Zugelassen für	bis km/h
Windenstart	150
Flugzeugschlepp	185
Manövergeschwindigkeit V_A	185
Flug bei starker Turbulenz	185
Höchstgeschwindigkeit V_{NE}	270

Kunstflugfiguren (nur ohne Wasserballast):
Pos. Looping, Chandelle, Trudeln, Turn
Zusätzlich Lufttüchtigkeitsgruppe A:
Nur Spannweite 18 m, ohne Wasserballast:
Aufschwung, Abschwung, gesteuerte Rolle, Rückenflug, halbe gerissene Rolle aus Normalflug mit halbem Looping, halbe gestoßene Rolle aus Rückenflug

Höchstmasse:	
Kategorie „A“ und Kategorie „U“ mit festem Fahrwerk	630 kg
Kategorie „U“ mit Einziehfahrwerk	750 kg
Kategorie „U“ ohne Wasserballast	kg

Trimmplan

Zuladung im	**vorderen**	**hinteren**	**Sitz**	**(Fallschirm mitgerechnet)**
maximal	**110**	**90**	**kg**	
oder maximal	**105**	**105**	**kg**	
minimal		***I***	**kg**	

Leichtere Führer müssen die fehlende Masse durch Ballast ergänzen.

Vorflugkontrolle

1. Trimmgewichte?
2. Fallschirm richtig angelegt?
3. Richtig und fest angeschnallt?
4. Vorderer Sitz: Pedale in bequemer Sitzposition?
   Hinterer Sitz: Sitzhöhe richtig eingestellt?
5. Alle Bedienhebel und Instrumente gut erreichbar?
6. Höhenmesser?
7. Bremsklappen gängig und verriegelt?
8. Ruderprobe? (Dabei Ruder von einem Helfer festhalten)
9. Seitenflossentank entleert, bzw. richtige Ballastmenge eingefüllt?
10. Trimmballastkasten in der Seitenflosse, richtige Ballastmenge eingefüllt?
11. Trimmung?
12. Beide Hauben verriegelt?
13. Startstrecke frei?

Betriebsgrenzen für den Seitenflossenwasserballast

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

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

Führerraum Hinweisschilder siehe Abschnitt 7

Gepäck max. 15 kg
baggage max. 33 lbs.

Sollbruchstelle 10000 N
rated load 2200 lbs.

Reifendruck 4 bar
Tyre pressure 58 psi
Spornrad

Reifendruck 2,5 bar
Tyre pressure 36 psi
Hauptrad

Reifendruck 2,5 bar
Tyre pressure 36 psi
Bugrad sofern vorhanden

Ballastkasten Seitenflosse
Mindestzuladung im vorderen Sitz
kg **Kasten leer** **kg** **Kasten befüllt**

Bei der Anzeigeleuchte im vorderen Instrumentenbrett

Warnung:
Montage des Höhenleitwerkes nur zulässig bei Trimmstellung kopflastig!

Seitenflosse oben links

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.

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.

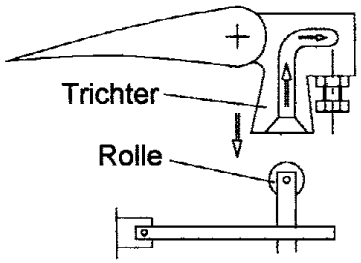
3.4 Beenden des überzogenen Flugzustandes

Durch Nachlassen des Höhensteuers und Ausschlages des Seitenruders gegen die Abkipprichtung ist der überzogene Flugzustand zu beenden. Erkennung und Verhinderung des überzogenen Flugzustandes siehe Abschnitt 4.5.2.

4.2.1 Aufrüsten ff

4. Höhenleitwerksmontage
   Batterie Z110 oder ersatzweise ein Gewicht von 5,5 kg in dem Batteriefach in der Seitenflosse einbauen, Batterie anschließen.
   Trimmung in **vordere** Stellung bringen, dazu den Trimmauslösehebel betätigen, den Knüppel bis an den vorderen Anschlag drücken und den Auslösehebel loslassen (die Trimmung soll nicht an der Trimmanzeige auf voll kopflastig gedrückt werden).
   Werkzeug W 38/2 in die Sicherung (Seitenflosse links oben) einschrauben. Sicherung herausziehen und nach unten einrasten.
   Dann Höhenleitwerk von oben so aufsetzen, dass die Rolle, welche sich an der rumpfseitigen Höhensteuerstoßstange befindet, in den Trichter, der sich am Höhenruder befindet, eingeführt wird.

   Diesen Vorgang genau überwachen!

   Wenn die Höhenflosse auf der Seitenflosse aufliegt, ist sie nach hinten zu schieben, wobei die Rolle im Trichter nach vorne läuft, sofern sich das Höhenruder in der dazu passenden Stellung befindet.

   Sicherung durch Herausziehen am Werkzeug ausrasten und durch Anheben am Werkzeug einschnappen lassen. Die Sicherung muss bündig mit der Seitenflossenschale sein. Werkzeug abschrauben.

   Richtigen Höhenruderanschluss durch Blick von hinten in die Aussparung rechts vom Seitenruder kontrollieren.

5. Anbauen der 20 m Ansteckflügel bzw. der 18 m Flügelenden: Teil in den Hauptflügel einstecken. Dazu den Verriegelungsbolzen mit dem Finger eindrücken, soweit hineinschieben bis die Querrudermitnehmer ansetzen. Den Ansteckflügel das letzte Stück schwungvoll hineindrücken, so dass der Verriegelungsbolzen einrastet.

6. Spalte Rumpf- Flügelübergang sowie an den Flügelteilungen abkleben.

7. Ruderprobe durchführen, ein Helfer muss die Ruder dabei festhalten.