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 Datum	Eingeordnet Datum Unterschr.
1	0.5, 7.14, 7.15	TM1000/09	Oktober 2006	12.12.2006	
2	0.3, 0.4, 2.6, 2.11, 2.12, 2.14, 4.25	TM1000/10 Handbuchrevision	Januar 2007	27.03.2007	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/
0		0.0	Juli 2005		
		0.1	siehe Änderungsstand		
		0.2	"		
		0.3	"		
		0.4	"		
		0.5	"		
		0.6	Juli 2005		
1		1.1	Juli 2005		
		1.2	"		
		1.3	"		
		1.4	"		
		1.5	"		
		1.6	"		
2	EASA-anerk.	2.1	Juli 2005		
	"	2.2	"		
	"	2.3	"		
	"	2.4	"		
	"	2.5	"		
	"	2.6	"	Jan. 2007	
	"	2.7	"		
	"	2.8	"		
	"	2.9	"		
	"	2.10	"		
	"	2.11	"	Jan. 2007	
	"	2.12	"		
	"	2.13	"		
	"	2.14	"	Jan. 2007	
	"	2.15	"		
3	"	3.1	Juli 2005		
	"	3.2	"		
	"	3.3	"		
	"	3.4	"		
	"	3.5	"		
	"	3.6	"		
	"	3.7	"		
	"	3.8	„		

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/
4	EASA-anerk.	4.1	Juli 2005		
	"	4.2	"		
	"	4.3	"		
	"	4.4	"		
	"	4.5	"		
4		4.6	"		
		4.7	"		
	"	4.8	"		
	"	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	"	Jan. 2007	
	"	4.26	"		
	"	4.27	"		
	"	4.28	"		
	"	4.29	"		
5	"	5.1	Juli 2005		
	"	5.2	"		
	"	5.3	"		
	"	5.4	"		
	EASA-anerk.	5.5	"		
		5.6	"		
		5.7	"		
		5.8	"		
		5.9	«		

Zylinderkopftemperaturanzeige (CHT):
rechtes oberes Anzeigefeld des DEI-NT, Anzeige digital 3-stellig, Grenzwert aufgedruckt über dem Anzeigefeld
rot 270°C
bei Überschreiten dieser Temperatur erscheint eine Vollbildschirmwarnung „CHT overTemp“. Wenn diese Warnung durch Druck auf den Drehknopf bestätigt wurde, blinkt die CHT so lange, bis die höchstzulässige CHT wieder unterschritten wird.

Kraftstoffmengenanzeiger:
linkes oberes Anzeigefeld des DEI-NT, Anzeige digital 2-stellig, Grenzwert des nicht ausfliegbaren Kaftstoffes aufgedruckt über dem Anzeigefeld
rot: 0,5 l
bei Erreichen einer Kraftstoffmenge von ca. 4 Liter erscheint eine Vollbildschirmwarnung „Low Fuel“. Wenn diese Warnung durch Druck auf den Drehknopf bestätigt wurde, blinkt die Kraftstoffmenge.
Wenn die nicht ausfliegbare Kaftstoffmenge erreicht wird, wird „R“ blinkend angezeigt.

2.6 Kraftstoff

Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter:

total:	22,5 l
Nicht ausfliegbare Kraftstoffmenge:	0,5 l
Ausfliegbare Kraftstoffmenge	22 l

Zugelassener Kraftstoff::
KFZ Super Benzin verbleit oder unverbleit min. 95 Oktan (ROZ) (RON)
oder: AVGAS 100 LL (nur wenn Super Benzin nicht verfügbar)
oder: Mischung aus 50% AVGAS 100 LL und 50% KFZ Super Benzin unverbleit min. 92 Oktan (ROZ) (RON)

gemischt mit: Super 2-Takt Öl (selbstmischend) nach Spezifikation TSC 3 bzw. API TC oder JASO FC höherwertig Mischungsverhältnis 1 : 50

Anmerkung: Die Fa. SOLO empfiehlt folgende Öle: CASTROL Super TT, CASTROL GO 2T oder CASTROL Super TTS

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
Höhenmesser Messbereich: 0 – min. 10.000 m, 1 Umdrehung max. 1.000m
4-teiliger symmetrischer Anschnallgurt
Magnetkompass (kompensiert im Flugzeug)
UKW Sende- und Empfangsgerät (betriebsbereit)
Drehzahlmesser, Kraftstoffvorratsanzeige, **Zylinderkopf-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 DEI-NT integriert.
Rückspiegel
Fallschirm, automatisch oder manuell oder ersatzweise ein entsprechendes festes Rückenkissen ca. 8 cm dick im vorderen Sitz
und 3 – 8 cm dick im hinteren Sitz
Datenschild, Kontrolliste, Hinweisschilder,
Flug- und Wartungshandbuch.

b) **Zusätzlich für Wolkenflug**
Variometer
Wendezeiger (mit Scheinlot)

c) **Zusätzlich für Kunstflug** (Lufttüchtigkeitsgruppe „Aerobatic“)
Beschleunigungsmesser mit Schleppzeiger. Als Markierungen müssen rote radiale Linien bei +7g und -5g angebracht sein!
Fußschlaufen an den Seitenruderpedalen (serienmäßig eingebaut).

Anmerkung:
Nach bisherigen Erfahrungen kann die eingebaute Fahrtmessanlage auch für den Wolkenflug verwendet werden.

2.14 Flugzeugschlepp, Windenschlepp und Kraftfahrzeugschlepp

2.14.1 Sollbruchstellen

max. 10000 N $\pm$ 10%

2.14.2 Schleppseile (nur für Flugzeugschlepp)

Länge 30-70 m
Schleppseilmaterial: Hanf- oder Kunstfasern

2.14.3 Schleppgeschwindigkeiten

	maximal
Flugzeugschlepp	V_T = 185 km/h
Winden- und Kraftfahrzeugschlepp	V_W = 150 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.

2.20 Weitere Betriebsgrenzen

2.20.1 Landeanflug und Landung

Landungen mit ausgefahrenem, laufendem oder stehendem Triebwerk sind außer im Notfall nicht zulässig.
Die Landungen sollen stets in der Segelflugkonfiguration, d.h. mit eingefahrenem Triebwerk erfolgen.

2.20.2 Warnung:

Eigenstart ist nicht zulässig

4.5.11.2 Lufttüchtigkeitsgruppe A, Aerobatic

Warnung: Nur zulässig mit Spannweite 18 m, Triebwerk eingefahren oder ausgebaut, ohne Wasserballast, max. Masse 630 kg und wenn entsprechend ausgerüstet (siehe Abschnitt 2.13) und wenn die Masse des hinteren Piloten durch Ballast im Ballastkasten in der Seitenflosse (siehe Abschnitt 6.8.7) ausgeglichen wurde.
Es dürfen nur die zugelassenen Figuren ausgeführt werden.
Die gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsmindesthöhe ist einzuhalten.

Zugelassene Figuren (Lufttüchtigkeitsgruppe A, Aerobatic)
Alle Figuren aus Kategorie U, Utility und zusätzlich:

Figur	**empfohlene Geschwindigkeit**	**Lastvielfaches**
Rückenflug	120 - 200 km/h	-1,0 g
	Einleitgeschwindigkeit	
Aufschwung	220 km/h	+5,0 g
Abschwung	180 - 200 km/h	+4,5 g
gesteuerte Rolle	180 - 200 km/h	+/-1,5 g
Halbe gerissene Rolle aus Normalflug in Rückenflug mit anschließendem halben Looping	120-140 km/h	+4,0 g
Halbe gestoßene Rolle aus Rückenflug in Normalflug	130-150 km/h	-3,5 g
Kombinationen der zugelassenen Figuren		

Weiterer Wichtiger Hinweis: Die DG-1000T ist mit einer sehr kräftigen Federtrimmung ausgestattet. Ferner ist der Massenausgleich des Höhenruders in der Höhensteuerung integriert. Dadurch variieren die Handkräfte im Rückenflug stark bei unterschiedlichen Trimmungsstellungen.
Deshalb wird zur Durchführung von Kunstflug, insbesondere zum Rückenflug empfohlen, das Flugzeug im Normalflug auf ca. 140 km/h auszutrimmen.