0 Allgemeines

0.1 Erfassung der Berichtigungen

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten	Bezug	Ausgabe Datum
1	0.3, 0.6, 0.10, 1.22, 1.23, Diagramm 15a	TM1000/09	Oktober 2006
2	0.5, 0.6, 8.2, Diagramm 15a	ÄM 1000-1-07	Dezember 2006
3	0.0, 0.4, 0.6, 3.3, 4.2, Diagramm 8	TM1000/10 Handbuch Revision	Januar 2007
4	0.1, 0.6, Diagramm 14	TM1000/11 Handbuch Revision	Oktober 2007
5	0.3, 0.4, 0.6, 0.10, 1.9, 1.10, 4.7-4.9, Diagramme 17, 18	Zwangsverriegelung Fahrwerk TM1000/13	Februar 2008
6	0.3, 0.4, 0.6, 0.10, 1.19, 2.1, Diagramm 19, Anlage 3	Gashebel im hinteren Cockpit TM1000/15	März 2008
7	0.3, 0.6, 0.10, 1.14, Diagramm 6a	ÄM 1000-02 Ventil Seitenflossentank und Bedienhebel	März 2008
8	0.4, 0.5, 0.6, 1.31, 2.6, 4.18, 6.2, 8.3, Diagramm 16, Anlage 2 Seite 2	Handbuch Revision TM1000/16	May 2008

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
	1.26	"			
	1.27	"			
	1.28	"			
	1.26	"			
	1.30	"			
	1.31	"	Mai 2008		
	1.32	"			
	1.33	"			
2	2.1	Juni 2005	März 2008		
	2.2	"			
	2.3	"			
	2.4	"			
	2.5	"			
	2.6	"	Mai 2008		
3	3.1	Juni 2005			
	3.2	"			
	3.3	"	Jan. 2007		
	3.4	"			
	3.5				
	3.6				
	3.7				
	3.8				
	3.9				
4	4.1	Juni 2005			
	4.2	"			
	4.3	"	Jan. 2007		
	4.4	"			
	4.5	"			
	4.6	"			
	4.7	"	Febr. 2008		
	4.8	"			
	4.9	"	Febr. 2008		
	4.10	"			
	4.11	"			
	4.12	"			
	4.13	"			

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
	4.14	"			
	4.15	"			
	4.16	"			
	4.17	"			
	4.18	"	Mai 2008		
	4.19	"			
	4.20	"			
	2.21	"			
	4.22	"			
	4.23	"			
	4.24	"			
	4.25	"			
	4.26	"			
	4.27	"			
	4.28	"			
	4.29	"			
	4.30	"			
	4.31	"			
5	5.1	Juni 2005			
	5.2	"			
6	6.1	Juni 2005			
	6.2	"	Mai 2008		
	6.3	"			
	6.4	"			
7	7.1	Juni 2005			
8	8.1	Juni 2005			
	8.2	"	Dez. 2006		
	8.3	"	Mai 2008		
	8.4	"			
9	9.1	Juni 2005			
	9.2	Juni 2005			

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Diagramm	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
1	Mai 2004			
2	Nov. 2001			
3	Juni 2005			
4	Nov. 2001			
5	Nov. 2001			
6	Nov. 2001	März 2008	Nicht gültig für W.Nr.10-101 und ab 10-128	
6a	März 2008			
7	Nov. 2004			
8	Nov. 2001	Jan. 2007		
9	Juni 2005			
10	Mai 2005			
11	Juni 2005			
12	Sept. 2003			
13	Juni 2005			
14	Juni 2005	Oktober 2007		
15	Juni 2005			
15a	Okt. 2006	Dez. 2006		
16	Juni 2005	Mai 2008		
17	Febr. 2008			
18	Febr. 2008			
19	März 2008			
5EP34	25.01.90			
5EP50	17.12.98			
5V18	14.10.94			
10FW2	05.10.99			
10E102	14.09.05			
10E103	24.06.05			
Anhang 1	Juni 2005			
Anhang 2	Juni 2005	Seite 2 Mai 2008		
Anhang 3	März 2008			

1.15.12 Sicherungen:

1. In der Konsole unter dem Instrumentenbrett:
   a) Sicherungsautomat 2A für E-Varios etc.
   b) Sicherungsautomat 3A für das Funkgerät
   c) Sicherungsautomat 3A freie Sicherung z.B. für Wendezeiger oder Horizont
   d) Sicherungsautomat, 3A freie Sicherung z.B. für Transponder
2. Die Batteriehauptsicherung befindet sich oberhalb der Batterie im Motorraum in einem in der Leitung eingebauten Sicherungshalter, 80A.
3. Im DEI-NT befinden sich selbstrückstellende Sicherungen für die folgenden Stromkreise:
   Alarmausgänge: 2 Sicherungen 0,2A
   Umschaltung beim Ausfahren des Triebwerks 0,2A z.B. für Headset.
4. Im Steuergerät
   befinden sich selbstrückstellende Sicherungen für jeden der folgenden Stromkreise:
   a) DEI-NT 0,4A
   b) Näherungsschalter 0,2A
   c) Triebwerk Ein- Ausfahrmechanismus 9A
   d) Tankvollsensor 0,05A
   e) 12V Steckdose (4A)
   Die folgenden Stromkreise sind über Halbleiterschalter im Steuergerät abgesichert:
   a) Kraftstoffpumpe
   b) Betankungspumpe

1.15.13 Stellungsschalter für das Triebwerk:

siehe 1.13.4 und 1.13.5.

2.4 Prüfungsablauf zur Erhöhung der Betriebszeit

1. **Allgemeines**
   Die Ergebnisse der an Tragflügelholmen durchgeführten Betriebsfestigkeitsversuche haben den Nachweis erbracht, dass die Lebensdauer von Segelflugzeugen und Motorseglern in Faserverbundbauweise 12000 Flugstunden betragen kann, wenn für jedes Stück (über die obligatorischen Jahresnachprüfungen hinaus) in einem speziellen Mehrstufenprüfprogramm die Lufttüchtigkeit unter dem Aspekt der Lebensdauer jeweils erneut nachgewiesen wird.
2. **Fristen**
   Hat das Segelflugzeug eine Betriebszeit von 3000 Flugstunden erreicht, so ist eine Nachprüfung nach dem unter Punkt 3 aufgeführten Programm durchzuführen.
   Bei positivem Ergebnis dieser Nachprüfung bzw. nach ordnungsgemäßer Reparatur der festgestellten Mängel wird die Betriebszeit des Segelflugzeuges um 3000 Stunden, also auf insgesamt 6000 Flugstunden erhöht (1.Stufe).

   Das vorgenannte Prüfungsprogramm ist zu wiederholen, wenn 6000 Flugstunden erreicht sind. Sind die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel ordnungsgemäß repariert, so kann die Betriebszeit auf 9000 Flugstunden erhöht werden (2. Stufe).

   Hat das Segelflugzeug eine Betriebszeit von 9000 Flugstunden erreicht, so ist wiederum die Überprüfung nach vorgeschriebenem Programm durchzuführen. Sind auch hier die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel ordnungsgemäß repariert, so kann die Betriebszeit auf 10000 Flugstunden erhöht werden (3. Stufe).

   Analog wird bei Erreichen von 10000, 11000 Flugstunden (4. bis 5. Stufe) verfahren.
3. Das jeweilige Prüfprogramm ist beim Hersteller anzufordern.
   Dabei sind die folgenden Daten anzugeben:
   Muster/Baureihe, Kennzeichen, Werknummer und Stundenzahl, bei welcher die Prüfung erfolgen soll.
   Das Prüfprogramm ist kostenpflichtig.
4. Die Prüfungen dürfen nur beim Hersteller oder in einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchgeführt werden.
5. Die Ergebnisse der Prüfungen sind in einem Befundbericht aufzuführen, wobei zu jeder Maßnahme Stellung zu nehmen ist. Werden die Prüfungen in einem LTB vorgenommen, so ist dem Hersteller eine Kopie des Befundberichts zur Auswertung zuzuleiten.

4.8 Verarbeitungsanweisung für Schrumpfschlauch

Zur Isolation von vielen Teilen der elektrischen Anlage wird Schrumpfschlauch verwendet. Bei Reparatur- und Wartungsarbeiten ist er oftmals zu entfernen. Dies sollte vorsichtig durch Aufschneiden mit einem scharfen Messer geschehen. Zum Isolieren wird ein Schrumpfschlauchstück auf das zu isolierende Teil aufgeschoben. Dann wird er mit einem Heißluftgebläse (mind. 200°C) solange erwärmt, bis er schrumpft und sich dicht um das Teil legt.

4.9 Sicherungen mit Loctite

Alle Schrauben, die nicht mit Stoppmuttern gesichert sind, sind mit Loctite 243 zu sichern (Alternativ kann Loctite 72 b (672) verwendet werden).
Falls sich eine Schraube nicht lösen läßt, sollte diese Stelle mit einem Föhn erwärmt werden, bis sich die Schraube lösen läßt. Vor dem Wiedereindrehen der Schraube sind Loctite-Reste von Schraube und Innengewinde zu entfernen, z.B. mit Aceton. Falls nötig, ist das Innengewinde nachzuschneiden. Vor jedem Eindrehen einer Schraube sind Schraube und Innengewinde zu entfetten. Dazu Loctite 7063 einsprühen, die Schraube abwischen, das Innengewinde mit Druckluft ausblasen. Die Prozedur am Innengewinde zweimal wiederholen. Nur einen Tropfen bzw. eine kleine Raupe Loctite auf das Schraubengewinde geben. Zuviel Loctite kann zu Schäden bei erneutem Lösen der Schraube führen. Bei Sacklöchern ist das Loctite auf das Gewinde der Bohrung aufzutragen und nicht auf die Schraube.

Die mit Loctite gesicherte Schraube ist mit einem Strich Schraubensicherungslack vom Schraubenkopf auf das Bauteil zu kennzeichnen. Reste des alten Sicherungslacks sind zuvor zu entfernen .

Wichtiger Hinweis: Loctite darf nicht länger als bis zu 2 Jahre nach Herstellungsdatum verwendet werden. Das Herstellungsdatum ist unten auf die Flasche aufgedruckt. 96A bedeutet Januar 1996, 96B bedeutet Februar 1996 etc..

Kompass

Fabrikat	Typ	**Kennblatt Nr.**
PZL	B - 13	FD 19/77
Ludolph	FK 16	10.410/3
Airpath	C 2300	
Hamilton	H I 400	TSO C 7c Type1
Bohli	46 MFK 1	nicht zugelassen nur als Zweitgerät

Der Kompass muss im Flugzeug kompensiert werden.

UKW - Sende- und Empfangsgerät

Fabrikat	Typ	Kennblatt Nr.
Dittel	FSG-40 S	10.911/45
	FSG-50	10.911/71
	FSG-60 M	10.911/72
	FSG-70,71 M	10.911/81
	FSG-90	10.911/98JTSO
	FSG 2T	LBA.0.10.911/103JTSO
Becker	AR 3201-(1)	10.911/76
	AR 2008/25 (A)	10.911/48
	AR 4201	JTSO-2C37 D, ED-23A
Filser	ATR 720 A	10.911/74
	ATR 720 C	10.911/83
	ATR 600	LBA.0.10.911/106JTSO
	ATR 500	LBA.0.10.911/113JTSO
	ATR 833	EASA.210.0193

oder andere Geräte, die nach TSO, JTSO oder ETSO für die Verwendung in Luftfahrzeugen zugelassen sind.

Hinweis: Nur Geräte mit 58mm Durchmesser können am vorgesehenen Platz in der Konsole unter den Instrumenten eingebaut werden.

8.3 Teile für elektrische Anlage

60510898 Batterie für Bordnetz 12V 17Ah
41076000 DEI-NT-DG1000T
41076010 Steuergerät-NT 10E601

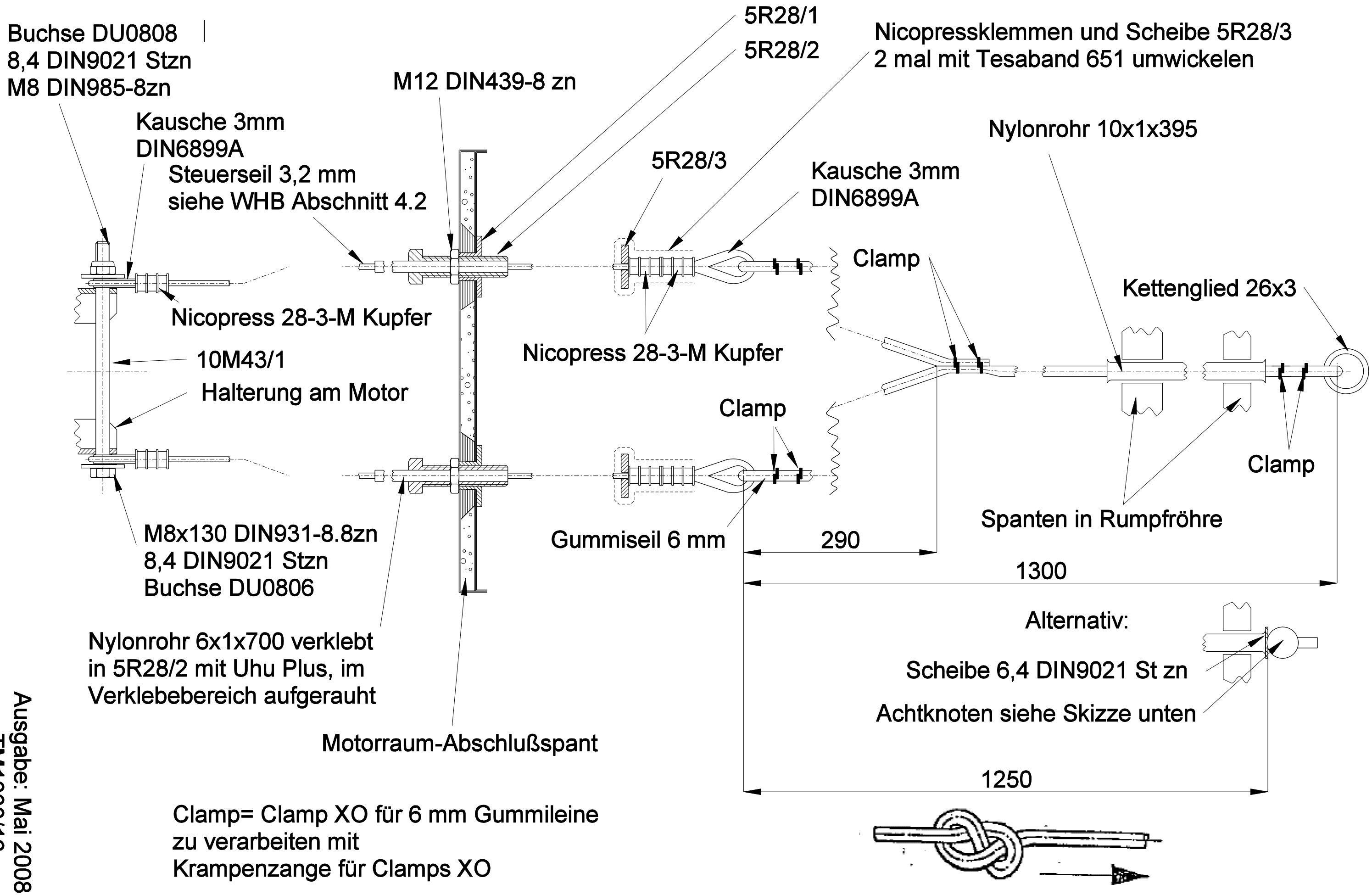
60510815 Endschalter 164-025 05 für ausgefahrene Position und Bremsstellung
60510463 Schalter für Propellerstopper 164-564
60510464 Endschalter 164-574 für eingefahrene Position
60510484 Manueller Ein – Ausfahrschalter MTG 206 S
60510854 Schlüsselschalter 3 Pos, 2 Pol KL09-1908KA (Hauptschalter)
60510372 Taster DJET 07.17502.21 für Anlasser
60510375 Taster 12G2904 für Betankungspumpe

60510385 Schutzschalter ETA 2A
60510386 Schutzschalter ETA 3A

60510437 Schmelzsicherung 80 A für Haupt-Batterie
60510434 Sicherungshalter für Schmelzsicherung 80 A für Haupt-Batterie

60510550 Näherungsschalter Insor INCT 1212
40871350 „ konfektioniert mit Dreifachstecker

10002317 Preh Stecker für 12V Steckdosen



Clamp= Clamp XO für 6 mm Gummileine
zu verarbeiten mit
Krampenzange für Clamps XO

Im Motorraum ist eine selbstklebende Aluminiumfolie 400 mmx250 mm als Antennengegengewicht siehe Zeichnung und Bild 1 einzukleben. Zum Verkleben den Motorraum vorsichtig mit Aceton entfetten.

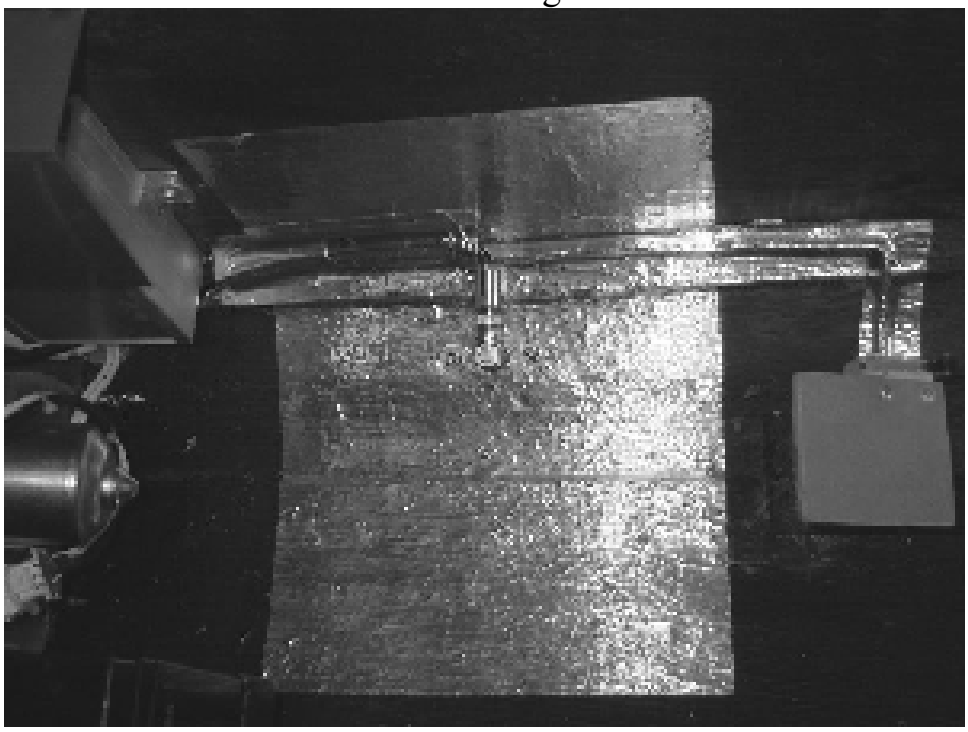


Bild 1

2.**Einziehen des Antennenkabels**

Zum Einziehen des Antennenkabels müssen folgende Teile entfernt werden:

- Abdeckung des Instrumentenpilzes vorne
- vorderer Knüppelsack
- Handlochdeckel vorne links neben dem Handsteuer öffnen
- Instrumentenpilzunterteil im hinteren Cockpit komplett ausbauen, nicht nur aufklappen, d.h. die Scharniere vom Rumpf abschrauben
- Gepäckraumböden und Gepäckraumrückwand

Das Antennenkabel wird als Meterware geliefert.
Zum leichteren Einziehen des Kabels empfiehlt es sich, die Kabelenden mit Isolierband zu umwickeln damit die Kabelenden „runder“ werden.
Das Kabel wird von der Aussparung im Boden des hinteren Cockpits aus nach vorne und in den Motorraum eingeführt.
Das Antennenkabel zuerst nach vorne einführen. Das Antennenkabel auf der rechten Rumpfseite parallel zu dem Leerrohr (siehe Bild 3) einschieben bis es am vorderen Handsteuer austritt.