0 Stand

0.1 Berichtigungsstand des Handbuches

Alle Berichtigungen des vorliegenden Handbuchs, ausgenommen aktualisierte Wägedaten, müssen in der nachstehenden Tabelle erfasst werden.
Berichtigungen der anerkannten Abschnitte bedürfen der Gegenzeichnung durch die zuständige Behörde.
Der neue oder geänderte Text wird auf der überarbeiteten Seite durch eine senkrechte schwarze Linie am rechten Rand gekennzeichnet; das der Berichtigung zugrunde liegende Dokument und das Datum erscheinen am unteren Rand der Seite.

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Anerkennung	Eingefügt Datum Unterschrift
1	0.1, 0.2, 0.4 ÷ 0.7, 2.14, 3.2, 4.7, 4.9 ÷4.11, 4.14, 4.15, 4.33, 5.4, 5.9, 6.5, 6.7, 6.9, 6.11, 7.9, 7.24, 7.25, 7.27, 7.30, 8.3	Handbuchrevision TM1000/22	Oktober 2012	10.12. 2012	
2	0.2, 0.4 ÷ 0.6, 2.5, 2.6, 4.33, 7.12, 7.13, 7.19, 7.30	Handbuchrevision TM1000/23	Juli 2014	7.08. 2014	
3	0.2, 0.5, 4.15	Handbuchrevision TM1000/27	Juli 2015	10.08. 2015	
4	0.1, 0.2, 0.4-0.6, 2.14, 4.10, 4.11, 4.12, 4.16, 6.6, 7.2, 7.30	Handbuchrevision TM1000/32	Juli 2017	10.08. 2017	
5	0.2, 0.7, 9.1, 9.2, 9.4, 9.5, 9.6	Seitensteuerung mit Handbedienung TM1000/36	August 2018	25.11. 2018	
6	0.2,0.5, 4.33	Handbuchrevision TM1000/40	September 2018	Anerkennung unter Privileg DOA Ref. EASA.21J.530 27.09.18	

Copyright DG Flugzeugbau GmbH - jegliche Kopie oder Veröffentlichung ist untersagt

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt		Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt
4	EASA-anerk.	4.1	Oktober 2010		
	"	4.2	Oktober 2010		
	"	4.3	Oktober 2010		
	"	4.4	Oktober 2010		
	"	4.5	Oktober 2010		
4		4.6	Oktober 2010		
		4.7	Oktober 2010	Oktober 2012	
	"	4.8	Oktober 2010		
	"	4.9	Oktober 2010	Oktober 2012	
	"	4.10	Oktober 2010	Oktober 2012	Juli 2017
	"	4.11	Oktober 2010	Oktober 2012	Juli 2017
	"	4.12	Oktober 2010	Juli 2017	
	"	4.13	Oktober 2010		
	"	4.14	Oktober 2010	Oktober 2012	
	"	4.15	Oktober 2010	Oktober 2012	Juli 2015
	"	4.16	Oktober 2010	Juli 2017	
	"	4.17	Oktober 2010		
	"	4.18	Oktober 2010		
	"	4.19	Oktober 2010		
	"	4.20	Oktober 2010		
	"	4.21	Oktober 2010		
	"	4.22	Oktober 2010		
	"	4.23	Oktober 2010		
	"	4.24	Oktober 2010		
	"	4.25	Oktober 2010		
	"	4.26	Oktober 2010		
	"	4.27	Oktober 2010		
	"	4.28	Oktober 2010		
	"	4.29	Oktober 2010		
	"	4.30	Oktober 2010		
	"	4.31	Oktober 2010		
	"	4.32	Oktober 2010		
	"	4.33	Oktober 2010	Oktober 2012	Juli 2014
			September 18		
5	"	5.1	Oktober 2010		
	"	5.2	Oktober 2010		
	"	5.3	Oktober 2010		
	"	5.4	Oktober 2010	Oktober 2012	
	EASA-anerk.	5.5	Oktober 2010		
		5.6	Oktober 2010		
		5.7	Oktober 2010		
		5.8	Oktober 2010		
		5.9	Oktober 2010	Oktober 2012	

Copyright DG Flugzeugbau GmbH - jegliche Kopie oder Veröffentlichung ist untersagt

4.6 Flug mit ausgebautem Motor

Flug mit ausgebautem Motor ist möglich, um die DG-1000M auch betreiben zu können, wenn das Triebwerk zu Wartungs- oder Überholungszwecken ausgebaut ist, oder wenn zur Teilnahme an einer Segelflugmeisterschaft oder für Kunstflug die Leermasse verringert werden soll.
Folgende Maßnahmen sind durchzuführen: (siehe Wartungshandbuch, Abschnitt 4.10.9).

1. Das Triebwerk ausbauen. Spindeltrieb, Gasfedern und die Auspuffanlage verbleiben im Flugzeug.
   Kabelschuh des Anlasserpluskabels im Motorraum isolieren.

2. Zusätzlich zur Bordbatterie eine Batterie in der Seitenflosse einbauen siehe Abschnitt 7.17.6.

3. Eine Schwerpunktberechnung gemäß Abschnitt 6.9 durchführen. (Der Flugmassenschwerpunkt verschiebt sich um ca. 75 mm nach vorn, je nach Flugmasse und Leermassenschwerpunktlage).
   Diese Verschiebung ist zulässig, da bei Betrieb mit ausgebautem Triebwerk die vordere Flugmassenschwerpunktgrenze 120 mm weiter vorn liegt, als bei Betrieb mit eingebautem Triebwerk.

	Masse	Schwerpunkts-abstand	Moment
	kg	m	kg x m
Massenreduktion Triebwerk mit Propeller	-58	1,261	-73,14
Zusätzliche Masse Batterie in Seitenflosse	5,5	5,34	29,37
Differenz	-52,5	0,834	-43,77

4. Endschalter „Triebwerk eingefahren“ mit einem Ty-rap in geschalter Stellung fixieren, ansonsten bleibt das DEI-NT im Motorflugmodus.

5. Motordeckel mit Textilklebeband sorgfältig zukleben.

Anmerkung: Nach dem Einschalten des Hauptschalters erscheinen einige Triebwerksfehlermeldungen auf dem DEI-NT. Jede Meldung ist durch Druck auf dem Drehschalter zu bestätigen, damit sie nicht mehr erscheint.

Copyright DG Flugzeugbau GmbH - jegliche Kopie oder Veröffentlichung ist untersagt