

ALEXANDER SCHLEICHER SEGELFLUGZEUGBAU
6416 POPPENHAUSEN/RHÖN

Flug- und Betriebshandbuch
für das Segelflugzeugmuster

ASK 13

Ausgabe November 1966

Dieses Handbuch ist stets an Bord mitzuführen

Es gehört zum Segelflugzeug

ASK 13, Baureihe

D - 2347

Werk-Nr.: 13470

Hersteller: Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau
P.O.P.P.E.N.H.A.U.S.E.N
an der Wasserkuppe
.....

Halter: Segelfliegergruppe

Kaliwerk Hattorf e.V.

6433 Philippsthal/Werra

Kaliwerk Hattorf


VON L...
LBA

Klasse 3



<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
Titelblatt mit allgem. Angaben	
Inhaltsverzeichnis	1
Berichtigungsstand	2
1. <u>Flughandbuch</u>	
1.1 Betriebswerte und -grenzen	3
1.2 Mindestausrüstung	4
1.3 Beladeplan	4
1.4 Hinweise zum Flugbetrieb	5
2. <u>Betriebshandbuch</u>	
2.1 Aufrüsten	10
2.2 Kontrolle	11
2.3 Abrüsten	11
2.4 Straßentransport	11
2.5 Wartung und Pflege	12
2.6 Überholung	14
2.7 Reparatur	15
2.8 Einstelldaten	15
2.9 Gewichte und Schwerpunktlagen	16
2.10 Ergänzung zum Beladeplan	16
2.11 Anlagen	
2.11.1 Übersichtsblatt	
2.11.2 Wägeblatt	
2.11.3 Schmierplan	
2.11.4 Montageanweisung HLS	

Berichtigungsstand des Handbuches

Lfd. Nr.	Benennung	Seite	Datum	Unter- schrift
1	TM Nr. 4	4u.22	24.11.69	
2	TM NR 12	23	4.10.89	

1.1 Betriebswerte und -grenzenFluggeschwindigkeiten:

Höchstzul. Geschwindigkeit	200 km/h
Höchstzul. Geschwindigkeit	
bei böigem Wetter	140 km/h
bei Flugzeugschlepp	140 km/h
bei Kraftwagen- und Windenschlepp	100 km/h

Gewichte:

Leergewicht	ca. 296 kg
Höchstzul. Fluggewicht	480 kg
Höchstzul. Gewicht der nichttragenden Teile	320 kg

Schwerpunktlage im Fluge:

Bezugslinie	Sehne Rippe 3 horizontal
Bezugspunkt (BP)	Flügelvorder- kante Rippe 3
Höchstzul. Vorlage	70 mm hinter BP
Höchstzul. Rücklage	247 mm hinter BP

Sollbruchstelle im Schleppseil:

bei Windenstart:	max. 1070 kp min. 840 kp
bei Flugzeugschlepp:	max. 720 kp min. 480 kp

Beschränkungen

Beanspruchungsgruppe 2 BVS

Höchstzul. positives Lastvielfaches + 4,0

Höchstzul. negatives Lastvielfaches - 2,0

Die Eignung für Wolkenflug wurde nachgewiesen (sh. Anmerkung Blatt 9)

~~Die Eignung für Kunstflug wurde nicht nachgewiesen.~~

1.2 Mindestausrüstung

2 Fahrtmesser mit Messbereich 50-250 km/h

2 Höhenmesser

2 vierteilige Anschnallgurte

Rückenkissen (10 cm zusammengedrückt), wenn kein Fallschirm verwendet wird.

Trimmplan

Datenschild

Flug- und Betriebshandbuch

1.3 Beladeplan

Die Grenzen für die Zuladung sind

Zuladung	2-sitzig		1-sitzig	
	min.	max.	min.	max.
1. Sitz (Insasse + Fallschirm)	65	100	65	100
2. Sitz (Insasse + Fallschirm)	beliebig	100)	-	-

*) das höchstzul. Fluggewicht von 480 kp darf nicht überschritten werden.

Bei Unterschreiten der Mindestzuladung ist Ausgleich durch Ballast (z.B. Blei- oder Sandkissen) erforderlich.



Wimmer

4 Hinweise zum Flugbetrieb

Befestigen der Fallschirmaufziehleine:

am Querrohr hinter dem Sitz bei gelber Markierung.

Verstellen der vorderen Seitensteuerpedale:

Mit den Fersen die Pedale zurückholen und das Verstellglied im Steuerzug in die gewünschte Raste bringen. Das Verstellen ist auch während des Fluges möglich.

Haubennotabwurf: Für den Notabsprung wird die Haube am Verschlußgriff der linken Seite geöffnet und nach vorne aus dem Scharnier geschoben.

Es ist darauf zu achten, daß die Scharniere leichtgängig bleiben.

Vor jedem Start: Einrasten der Haube und BK prüfen.

Windenschlepp:

Größte zulässige Schleppgeschwindigkeit ist 100 km/h. Beachte: Im Windenschlepp bedeutet Ziehen gleich Fahrtzunahme. Beim Abheben etwas nachdrücken, da leichte Aufbäumneigung. Beste Steigfluglage ist mit Knüppel in Normalstellung, im letzten Teil des Schlepps ganz leicht gezogen. Windenhochstart nur an der Schwerpunktkupplung.

Flugzeugschlepp:

Größte zulässige Schleppgeschwindigkeit 140 km/h. Kupplung für Flugzeugschlepp ist Bugkupplung. Kupplung voll durchziehen!

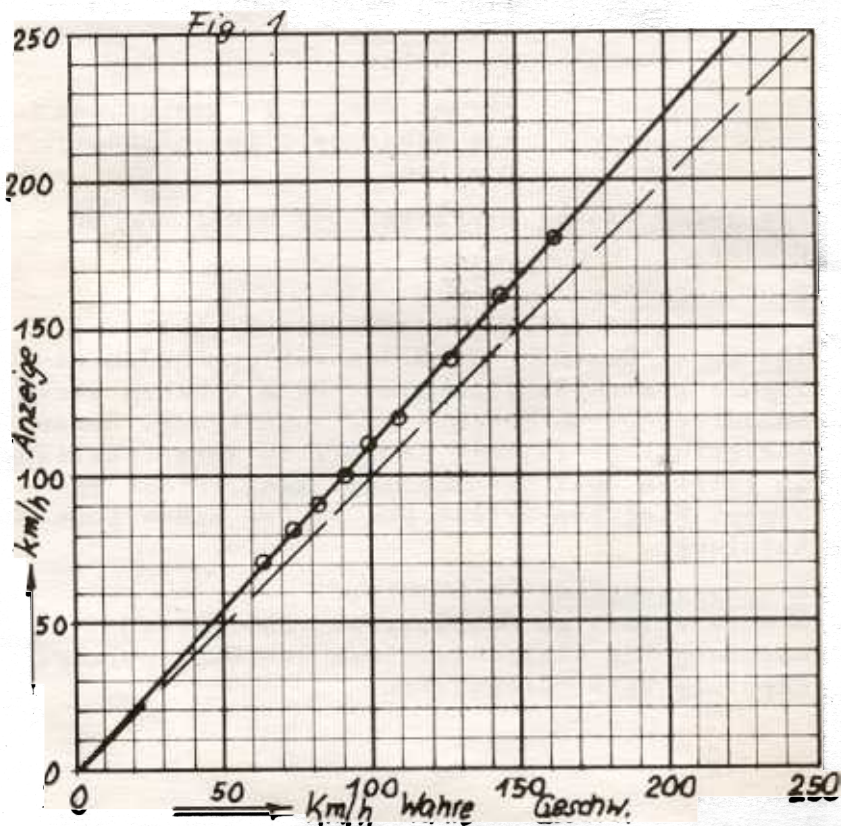
Freier Flug:

Die hier angegebenen Werte sind rechnerisch ermittelt. Sie beziehen sich auf die wahre Fluggeschwindigkeit (Staudruck).

Es ist noch der Einbaufehler der Fahrtmesserdruckentnahme zu berücksichtigen, welcher vom Anbringungsort der Fahrtmesserdruckentnahme abhängig ist.

Siehe Fig. 1.

Zu beachten ist auch, daß bei stärkerem Schieben (Slip) die Fahrtmesseranzeige infolge der Schrägablösung des Rumpfes bis auf Null zurückgeht.



DVL-PfL geprüft:

Wimmer

24. Nov. 1966

Die Überziehggeschwindigkeit liegt bei 365 (450) kg
Fluggewicht bei 53 (59) km/h.

Die geringste Sinkgeschwindigkeit

im Geradeausflug liegt bei 60 (68) km/h
der beste Gleitwinkel bei 75 (85) km/h

Im Kurvenflug liegt die Geschwindigkeit bei
bestem Sinken je nach Schräglage höher.

Landung:

Anschweben mit etwa 80 (90) km/h. Mit den Brems-
klappen läßt sich der Gleitwinkel in weiten
Grenzen steuern.

Betätigung der Radbremse erfolgt mit dem Brems-
klappenhebel. Bremse greift erst im letzten Teil
des Betätigungsweges an.

Gefahrenzustände:

Das Flugzeug läßt sich mit durchgezogenem
Knüppel im Sackflug mit dem Seitenruder halten.

Stärkerer Seitenruderausschlag bringt das
Flugzeug ins Trudeln.

Es ist zu beachten, daß die Schwerpunktlage
einen wesentlichen Einfluß auf die Trudeleigen-
schaften hat.

Bei großen Schwerpunktvorlagen geht das Flugzeug nach dem Einleiten zum Trudeln in den Spiralsturz über und holt stark Fahrt auf. In diesem Fall sind zuerst die Bremsklappen auszufahren und dann abzufangen.

Bei mittleren SP-Lagen trudelt das Flugzeug normal und geht nach Loslassen aller Steuer allein aus dem Trudeln heraus.

Bei den hintersten SP-Lagen muß das Trudeln nach folgender Methode beendet werden.

- a) Gegenseitenruder (gegen die Drehrichtung);
- b) Pause
- c) Knüppel nach vorne nachlassen bis die Drehung aufhört.
- d) Seitenruder normal und Flugzeug langsam abfangen.

Im Schnellflug ist auf das genaue Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung zu achten.

Sobald ungewollt eine Geschwindigkeit von 140 km/h überschritten wird, sind die BK langsam auszufahren.

Beachte: Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt die Hebelkraft in Richtung Öffnen.

Regentropfen, Reif und Vereisungen können die Flügeloberfläche so stark verschlechtern, daß sich daraus ganz andere Flugeigenschaften ergeben. Daher ist besondere Vorsicht beim Landeanflug im Regen geboten; genügend Übergeschwindigkeit.

Bei großen Schwerpunktvorlagen geht das Flugzeug nach dem Einleiten zum Trudeln in den Spiralsturz über und holt stark Fahrt auf. In diesem Fall sind zuerst die Bremsklappen auszufahren und dann abzufangen..

Bei mittleren SP-Lagen trudelt das Flugzeug normal und geht nach Loslassen aller Steuer allein aus dem Trudeln heraus.

Bei den hintersten SP-Lagen muß das Trudeln nach folgender Methode beendet werden.

- a) Gegenseitenruder (gegen die Drehrichtung);
- b) Pause
- c) Knüppel nach vorne nachlassen bis die Drehung aufhört.
- d) Seitenruder normal und Flugzeug langsam abfangen.

Im Schnellflug ist auf das genaue Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung zu achten.

Sobald ungewollt eine Geschwindigkeit von 140 km/h überschritten wird, sind die BK langsam auszufahren.

Beachte: Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt die Hebelkraft in Richtung Öffnen.

Regentropfen, Reif und Vereisungen können die Flügeloberfläche so stark verschlechtern, daß sich daraus ganz andere Flugeigenschaften ergeben. Daher ist besondere Vorsicht beim Landeanflug im Regen geboten; genügend Übergeschwindigkeit.

Wolkenflug

Das Segelflugzeug hat ausreichende Festigkeit für den Wolkenflug. Trotzdem sind einige Grundregeln zu beachten:

1. Übergeschwindigkeiten im Wolkenflug sind unter allen Umständen zu vermeiden. Man sollte es sich zur Regel machen, schon bei Geschwindigkeiten von 100 ... 120 km/h die Bremsklappen auszufahren.
- 2 Mindestausrüstung für den Wolkenflug:
Fahrtmesser (Düse bzw. Staurohr mit Vereisungsschutz) ✎
Feinhöhenmesser
Variometer
Kompaß
Wendezeiger mit Scheinlot (Antriebsquelle unempfindlich gegen Vereisung).
Borduhr

Der Einbau eines künstlichen Horizontes und eines Beschleunigungsmessers wird empfohlen.

✎ Rumpf-Nasenstaurohr od. geheiztes Staurohr

2.1 Aufrüsten

1. Bolzen und Bohrungen säubern und einfetten.
2. Linken Flügel von der Seite her einführen und in den Steckbolzen einstecken. Rumpf-Flügel in ungefähr normale Lage; nicht verkanten.
Hinteren Bolzen einstecken.
3. Rechten Flügel einsetzen wie Punkt 2.
4. Die beiden konischen Hauptbolzen einstecken (erst den unteren) und festschrauben. Durch Rütteln des Flügels wird das Festziehen erleichtert.
5. Hauptbolzen mit Fokkernadeln sichern.
Hintere Aufhängebolzen mit Sicherungshaken sichern.
6. Querruder- und BE Anschlüsse verbinden und mit Fokkernadeln sichern.
7. Höhenleitwerk aufsetzen, vordere Schraube mit Schlüssel festschrauben und mit Fokkernadel sichern. Beim Aufsetzen darauf achten, daß der Ruderantriebshebel einwandfrei eingeführt wird. Gefahr des Verbiegens des Stoßstangenschwinghebels bei Gewaltanwendung.
8. Nach dem Aufsetzen des Höhenleitwerkes ist die Stoßstange für das Flettnerruder beim Antriebshebel am Ruder mittels Splintbolzen Scheibe und Splint anzuschließen. Beim Abrüsten hier wieder lösen. Es wird empfohlen, die Stoßstange beim Straßentransport festzubinden.

2.2 Kontrolle

Nach dem Aufrüsten bzw. tägliche Kontrolle vor dem ersten Flug:

Nachsehen ob alle Montage-Verbindungen einwandfrei zusammengefügt und gesichert sind. Fremdkörperkontrolle, Kontrolle der Steuer- und BK und Kupplungen auf Gängigkeit.

Es wird empfohlen, von Zeit zu Zeit das gesamte Flugzeug durchzusehen. Dabei ist schon mancher ungesicherter Bolzen und manche Beschädigung festgestellt worden.

Besondere Beachtung:

Bolzen und Schraubensicherungen, Fremdkörper, Beschädigungen. Man muß dabei mit einer Handlampe in jede Ecke hineinleuchten!

2.3 Abrüsten

Punkt 1 - 8 (Aufrüsten) in umgekehrter Reihenfolge. Anschlüsse wieder einfetten. Rostgefahr!

Achtung ! Vor dem Lösen der Querruderanschlüsse

die Querruder durch Klemmen festlegen. Anderenfalls besteht die Gefahr, daß die Querruderstoßstange den Hauptholm beschädigt.

2.4 Straßentransport

Die Konstruktion eines Segelflugzeugtransportwagens ist eine Sache für sich und kann hier nicht in allen Einzelheiten besprochen werden.

Die Fa. Schleicher stellt Zeichnungen von bewährten Anhängern gerne zur Verfügung.

2.5 Der Flügel wird am besten mit der Holmwurzel aufgelegt und verspannt. Die zweite Auflage sollte genügend Abstand haben. Wichtig ist eine satte Auflage in den Konsolen.

Für den Rumpf gilt das gleiche.

Feste Punkte sind Starthaken und Anschluß hinten unten. Die Flugzeugteile sollten mindestens von unten und vorne gegen Schmutz und Spritzwasser abgedeckt sein. Es ist sorgfältig darauf zu achten, daß kein Wasser in das Innere der Flügel und des Rumpfes gelangen kann.

Die BK- und QR-Stoßstangen im Rumpf müssen festgebunden werden. Am besten mit einem Gummiband.

Zum Festlegen des Seitenruders empfiehlt sich eine Schere über das Leitwerk.

Wartung und Pflege

Feuchtigkeit ist der größte Feind eines Holzflugzeuges. Auch der Stahlrohrumpf will gut trocken gehalten sein. Immer dafür sorgen, daß kein Wasser in den Ecken stehen bleibt. Bei Verdacht auf eingedrungenes Wasser daher Rumpf und Flügel in trockenem Raum lagern und täglich wenden. Besonders gefährdet ist das Flugzeug auf offenem Transportwagen. Auf alle Fälle muß dafür gesorgt werden, daß durch Abdecken der Stirnseite kein Spritzwasser an die Flügelwurzel gelangt.

Auch durch Schwitzwasser können erhebliche Mengen Feuchtigkeit in das Innere des Flugzeuges gelangen.

ASK 13 Betriebshandbuch

Starke Sonnenbestrahlung schadet der Lackierung, deshalb sollte das Flugzeug nicht mehr als nötig der Sonne ausgesetzt werden. Die Behandlung der Lackierung mit guten Lackpflegemitteln erhöht die Dauerhaftigkeit des Lackes und verbessert die Oberfläche, ein wichtiger Faktor für Flugleistungen. Hierbei ist es nicht das Wichtigste, daß der Lack schön glänzt, sondern daß alle Unebenheiten, sowie Staubkörnchen, Schmutzspritzer, Insekten usw. entfernt werden.

Abkleben der Spalte und Schlitze mittels Klebeband bringt ebenfalls einen Leistungsgewinn.

Die Haube darf nicht abgeklebt werden, da sonst der Rettungsabsprung erschwert wird.

Reinigung der Plexiglashaube nur mit Plexipal und Plexiklar. Notfalls Wasser. Weiches Tuch (Handschuhstoff). Keinesfalls mit hartem Tuch trocken auf Plexiglas reiben.

Schmierung der Lager:

Die Kugellager sind, soweit möglich, abgedeckt und erfordern deshalb normalerweise längere Zeit keine besondere Pflege. Lediglich die Lager der Flügelwurzel, wo die Montageverbindungen keinen einwandfreien Schutz zulassen, müssen bei Verschmutzung mit Benzin ausgewaschen und neu eingefettet werden.

Die Fettschmiernippel der Pedallager und des Höhensteuerstoßstangenschwingers an der Seitenflosse werden etwa alle 25 Flugstunden abgeschmiert.

Die Ruder und sonstige Gleitlager werden bei der jährlichen Überholung auseinandergenommen, gesäubert und neu eingefettet.

Reifendruck 2,5 atü

Die Bodenkupplung ist besonders der Verschmutzung ausgesetzt und erfordert häufiges Säubern und Ölen.

Wenn viel auf stark steinigem oder sandigen Plätzen geflogen wird, ist es ratsam, die Kufe durch ein unten angeschraubtes etwa 1 mm starkes Stahlblech zu schützen. Die Spornplatte ist bei Verschleiß rechtzeitig durch Aufschießen eines 2 mm starken Stahlbleches zu verstärken. Der Sporn wird zu diesem Zweck abgeschraubt.

Die Druckentnahmeöffnungen für die Instrumente zum Rumpf werden beim Transport und bei längerem Abstellen mit Klebeband abgeklebt. Während längerer Außerbetriebsetzung ist es am besten, die Instrumente ganz auszubauen und in einem trockenen Raum zu lagern. Beim Wiedereinbau richtig anschließen!

Die Ansnallgurte sind laufend auf Anrisse, Stock- und Roststellen zu prüfen.

2.6 Überholen

Die Schleppkupplungen müssen alle 2000 Starts oder 2 Jahre ausgebaut werden und dem Herstellerwerk zur Überholung eingesandt werden.

Die Seile der Seitensteuerung sind zu erneuern, sobald sich an den Laufstellen Abnutzungerscheinungen bemerkbar machen, nicht erst wenn die Drähte halb durchgeschliffen sind.

Solche Seile brechen bei der geringsten Beanspruchung.

Bei jeder 3. Jahresnachprüfung ist die Leimfüge zwischen Rippe 1 und dem Sperrholz des Höhenruders auf eine feste Verleimung zu untersuchen

2.7 Reparatur

Alle größeren Reparaturen und Überholungen müssen in der Herstellerfirma ausgeführt werden. In Zweifelfällen gibt die Firma Schleicher Auskunft.

2.8 Einstelldaten
(sh. auch Musterblatt)

Die Einstell- und Schränkungswinkel sowie Ruderausschläge sind dem Übersichtsblatt zu entnehmen. Bei Reparaturen ist darauf zu achten, daß die Toleranzen eingehalten werden.

Durch die besondere Kinematik der Steuerung wird der Querruderausschlag vom Höhensteuer beeinflusst. Bei normaler Knüppelstellung müssen die Querruder normal stehen. Bei gezogenem und gedrücktem Knüppel sind sie etwas hochgezogen.

Die Steuerungs- und Bremsklappenbetätigung haben Anschläge.

Seitensteuer: Fester Anschlag hinten am untere Seitenruderlagerbock.

Quersteuer:

Fester Anschlag an zwei Hartholzbrettchen unter dem vorderen Sitz.

Höhensteuer:

Nach hinten: Fester Anschlag an der vorderen Sitzkante.

Nach vorne: Anschlag am Bodenbrett

BK-Betätigung:

Nach hinten: Verstellbarer Anschlag an der horizontalen hinteren Stoßstange, schlägt an Hauptspant.

Nach vorne : Fester Anschlag, Umlenkhebel schlägt an Rohrstützen.

2.9 Gewichte und Schwerpunktlagen

Nach Reparaturen, nach Einbau zusätzlicher Ausrüstung, nach neuer Lackierung usw. ist darauf zu achten, daß der Leergewichts-Schwerpunkt innerhalb der zul. Grenzen bleibt.

Für folgende Leergewichte gelten die folgenden Schwerpunktlagen:

<u>Leergewicht</u>	<u>280</u>	<u>290</u>	<u>300</u>	<u>310</u>	<u>320</u>	<u>kg</u>
Schwerpunktl. max.	545	535	525	516	508	mm
min.	490	475	462	449	437	hinter BP

Bezugslinie Sehne Rippe 3 horizontal

Bezugspunkt (BP) Flügelvorderkante Rippe 3

Wenn die Grenzen des Leergewicht-Schwerpunktes eingehalten werden, ist gewährleistet, daß im Rahmen des angegebenen Beladeplandes auch die zulässigen Grenzen des Schwerpunktes im Fluge (Fluggewicht-Schwerpunkt) eingehalten werden. Die Schwerpunktlage im Fluge hat großen Einfluß auf die Flugeigenschaften. Deshalb ist der Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzen größte Beachtung zu schenken.

2.10 Ergänzung zum Beladepplan

Bei sehr leichten Piloten im vorderen Sitz ist zusätzlicher Ballast nötig. Es wird darauf hingewiesen, daß dieser Ballast unverrückbar zu befestigen ist um ein evt. Blockieren der Steuerung zu verhindern.

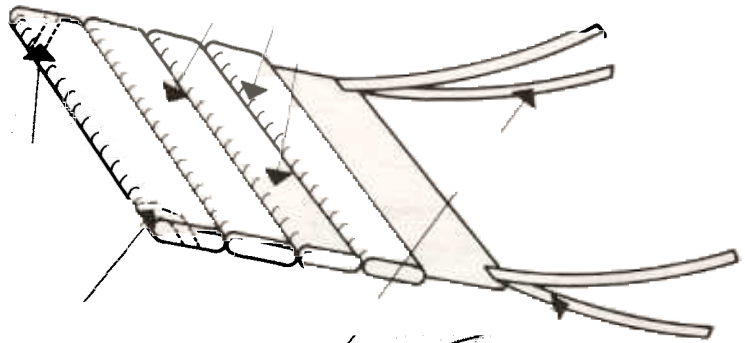
Es wird empfohlen sich ein Bleikissen nach untenstehender Skizze zu beschaffen.

Das Gewicht des Ballastkissens sollte 10 oder 15 kg sein. Dieses Gewicht ist bei der

Benutzung des Trimplans entsprechend zu berücksichtigen.

Größe an Sitz
anpassen

Kräftiger Planenstoff.
Etwa 4 mal absteppen.
Mit Bleischrot od. Bleiblech-
streifen füllen.



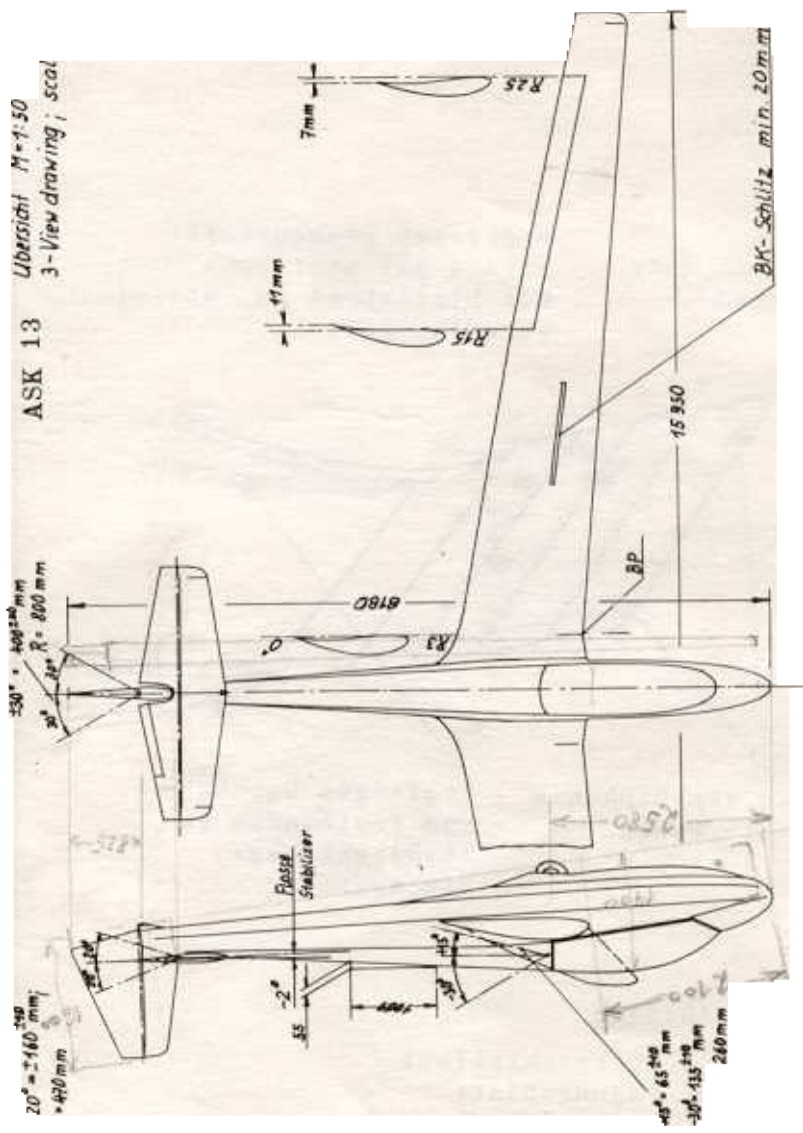
Gurtband zum Einhaken
an den Sitzecken.

Kräftiges Gurtband
zum Festbinden am
Stahlrohr bzw.
Bauchgurt -

2.11 Anlagen

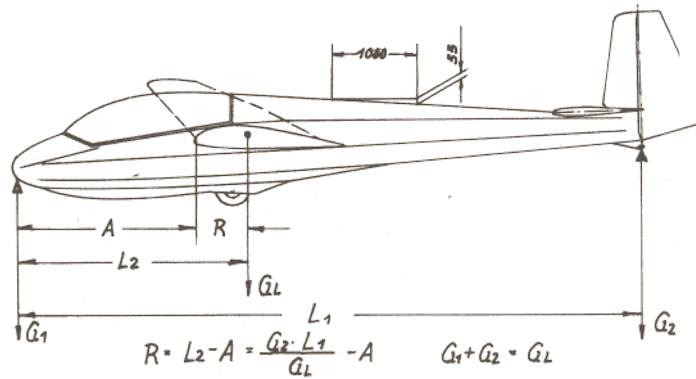
1. Übersichtsblatt
2. Wägungsblatt
3. Schmierplan
4. Montageanweisung Höhenleitwerk

ASK 13 Übersicht M=1:50
3-View drawing; scal



T^F

ASK 13 Wägebblatt; Balancing sheet



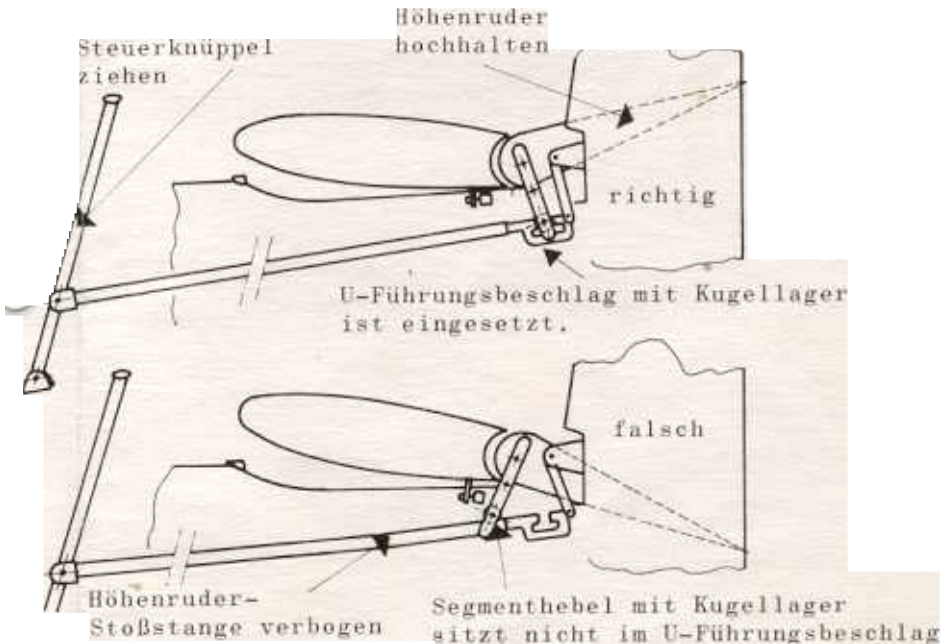
G_L = Leergewicht; empty weight.
 G_1 = Gewicht am vorderen Auflagepunkt.
 weight at the front support.
 G_2 = Sporngewicht; weight at tail skid.
 R = Schwerpunkt rücklage.
 center of gravity position.

G_L = Leergewicht; empty weight	280	290	300	310	320	kp
R { Vorderste Schwerpunktlage; most forward position of Cof.Gr. empty min.	490	475	462	449	437	mm
Hinterste Schwerpunktlage; most rearward position of Cof.Gr. empty max.	545	535	525	516	508	mm

Höhenruder-
Montage
der Segelflugzeuge
Ka 2b, Ka 6, Ka 7,
Ka 8 und ASK 13.



Beim Einführen des Höhenleitwerkes in die hinteren Augenbolzen darf das Höhenruder nicht nach unten hängen, sondern muß hochgehalten und das Kugellager des Segmenthebels in den U-Führungsbeschlag eingeführt werden!



Einfacher Kunstflug:

Neben Trudeln können folgende Kunstflugfiguren geflogen werden:

Looping

Turn

Lazy Eight

Looping: Einleitungsgeschwindigkeit
130 - 160 km/h.

Turn: Einleitungsgeschwindigkeit 160 - 170
km/h. Im Steigflug bei etwa 100 km/h
muß voll Seitenruder und etwas
Gegenquerruder gegeben werden.

Lazy Eight: Geschwindigkeit im Kreuzungs-
punkt 150 - 160 km/h.

Muster:

Ka 2 u. Ka 2B	TM-Nr. 11
Ka 6, 6/0, 6B, 6BR, 6CR, 6B-S . .	TM-Nr. 21
K7	TM-Nr. 18
K8, K 8B, K 8C	TM-Nr. 23
K9	TM-Nr. 1
K11	TM-Nr. 1
ASK 13	TM-Nr. 12
ASK 18, ASK 18B	TM-Nr. 6

Gegenstand:

Höhenruder

Betroffen:

Ka 2,	Geräte-Nr. 140,	alle Werk-Nrn.
Ka 2B,	Geräte-Nr. 203,	alle Werk-Nrn.
Ka 6,	Geräte-Nr. 205,	alle Werk-Nrn.
Ka 6/0,	Geräte-Nr. 205,	alle Werk-Nrn.
Ka 6B,	Geräte-Nr. 205,	alle Werk-Nrn.
Ka 6BR,	Geräte-Nr. 205,	alle Werk-Nrn.
Ka 6CR,	Geräte-Nr. 205,	alle Werk-Nrn.
Ka 6BS,	Geräte-Nr. 205a,	Werk-Nr. E1
K7,	Geräte-Nr. 211,	alle Werk-Nrn.
K8,	Geräte-Nr. 216,	alle Werk-Nrn.
K8B,	Geräte-Nr. 216,	alle Werk-Nrn.
K8C,	Geräte-Nr. 216,	alle Werk-Nrn.
K9,	Geräte-Nr. 221,	Werk-Nr. 1
K11,	Geräte-Nr. 668,	Werk-Nr. V1
ASK 13,	Geräte-Nr. 267,	alle Werk-Nrn.
ASK 18,	Geräte-Nr. 307,	alle Werk-Nrn.
ASK 18B,	Geräte-Nr. 307,	alle Werk-Nrn.

Dringlichkeit:

Vor dem nächsten Start

Vorgang:

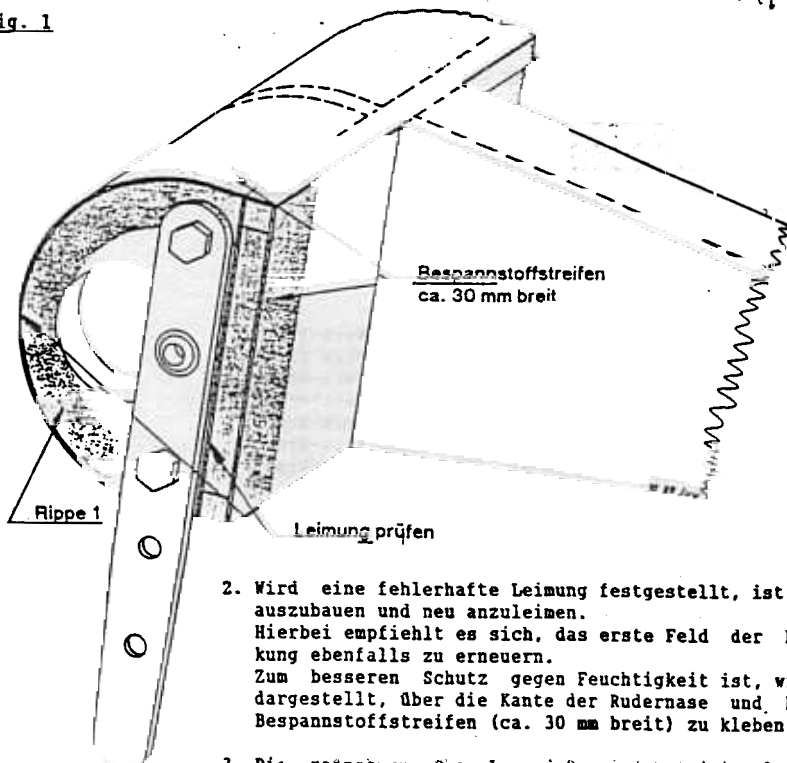
Ein Segelfluggzeug vom Muster K7 konnte bei einem Windenstart nach dem Ausklinken des Schleppseiles nicht sofort in die Normalfluglage gebracht werden. Bei voll gezogenem Höhenruder konnte nur das linke Höhenruder sinngemäß betätigt werden, das rechte zeigte nach unten. Ursache war eine gelöste Leimung an der Rippe 1 des Höhenruders, an der der Höhenruderbeschlag befestigt ist. Ähnliche Vorfälle führten bereits zur LTA 72 - 7 vom 09.02.72.

Maßnahmen:

1. Höhenruder abbauen.
Prüfen ob die Leimung zwischen Rippe 1 und dem Sperrholz der Rudernase bzw. dem Höhenruderholm in einwandfreiem Zustand ist (siehe Fig. 1). Gleichzeitig überprüfen ob die LTA 72-7 vom 09.02.72 früher schon einmal durchgeführt worden ist (betrifft nicht K9, K11 u. ASK 18); wenn ja, dann muß zur Überprüfung der Leimung zuerst vorsichtig der Bespannstoffstreifen abgelöst werden.

Wedergebs sowie Verwertung dieser Unterlagen ist ohne schriftliche Genehmigung der Alexander Schleicher GmbH & Co. untersagt. Die Rechte für die Herstellung und Verbreitung dieser Unterlagen sind vorbehalten. Bei unbefugter Vervielfältigung oder Verbreitung der Inhalte dieser Unterlagen ist die Alexander Schleicher GmbH & Co. haftbar.

Fig. 1



2. Wird eine fehlerhafte Leimung festgestellt, ist die Rippe 1 auszubauen und neu anzuleimen. Hierbei empfiehlt es sich, das erste Feld der Nasenbeplankung ebenfalls zu erneuern. Zum besseren Schutz gegen Feuchtigkeit ist, wie in Fig. 1 dargestellt, über die Kante der Rudernase und Rippe 1 ein Bespannstoffstreifen (ca. 30 mm breit) zu kleben.
3. Die Maßnahmen Pkt. 1. und 2. sind bei jeder 3. Jahresnachprüfung zu wiederholen. Diese TM ist als Anhang in die Flug- und Betriebshandbücher der angesprochenen Muster einzufügen und im Berichtigungsstand einzutragen.

Material u.

Zeichnungen:

Rippe 1 aus Vielschichtsperrholz, 15 mm dick und Nasenbeplankung aus Sperrholz, 1 mm dick nach DIN L 182/183, Sorte 1/2 oder NL 9128, 6.1013.

Zeichnung siehe unter Maßnahmen.

Masse und Schwer-
punktlage:

Eine Ermittlung der Massen und Schwerpunktlage ist nicht erforderlich.