



ASK 23 B

Flughandbuch

FLUGHANDBUCH

für das Segelflugzeugmuster

ASK 23 B

Kennblatt Nr. 353

Ausgabe Februar 1986

Dieses Handbuch ist stets an Bord mitzuführen.

Es gehört zum Segelflugzeug ASK 23 B

Werk-Nr. : ...23075...

Kennzeichen : ...DE-5395...

Halter : FSZ-Spitzenberg

Spitzenberg 1
2405 HUNDSTHEIM

Hersteller : Alexander Schleicher GmbH & Co.
Segelflugzeugbau
D-6416 Poppenhausen
Bundesrepublik Deutschland

Dieses Handbuch ist vom Luftfahrt-Bundesamt
nach § 12 (1) 2 der LuftGerPO als Betriebs-
anweisung anerkannt.



früß
19. März 1986

I. 2 BERICHTIGUNGSSTAND DES HANDBUCHES

Lfd. Nr.	Betroffene Seite	Benennung oder Beschreibung	Anerkennung Datum, Unterschrift
01	28	Eichung des Borddrucksystems nachgetragen	03.05.85 <i>J. To</i>
02	Titelblatt 2a, 4, 7, 8 11, 16, 22, 23a, 23b, 25, 26a,	Umrüstung auf Baureihe ASK 23 B (TM Nr. 3)	19.03.1986 <i>J. To</i>
03	Anhang	Neue Schleppkupplungen (TM Nr. 7)	17.01.90 <i>J. To</i>
04	2a, 33 34, 35	Änderung des Flughandbuches (TM Nr. 8)	14.12.1990 <i>H. U. J. To</i>

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

Änderung:

I.1.1 SEITENVERZEICHNIS

Kapitel	Seite	Datum	Kapitel	Seite	Datum
I	Titelblatt (B)	01.02.86	V	27	01.02.85
	1	01.02.85		28	01.02.85
	2	01.02.85		29	01.02.85
	2a (B)	26.11.90		30	01.02.85
	3	01.02.85		31	01.02.85
	4 (B)	01.02.86	VI	32	01.02.85
	5	01.02.85		33	26.11.90
	6	01.02.85		34	26.11.90
	7 (B)	01.02.86		35	26.11.90
II	8 (B)	01.02.86			
	9	01.02.85			
	10	01.02.85			
	11 (B)	01.02.86			
	12	01.02.85			
	13	01.02.85			
	14	01.02.85			
	15	01.02.85			
	16 (B)	01.02.86			
III	17	01.02.85			
	18	01.02.85			
	19	01.02.85			
IV	20	01.02.85			
	21	01.02.85			
	22 (B)	01.02.86			
	23	01.02.85			
	23a (B)	01.02.86			
	23b (B)	01.02.86			
	24	01.02.85			
	25	01.02.85			
	26 (B)	01.02.86			
	26 (B)	01.02.86			

And.Nr. Dat. Sig.
TM 8 26.11.90 Juw

Autor Datum
Jumtow 01.02.86

IV. Hinweise zum normalen Flugbetrieb

IV. 1 Allgemeines	Seite	20
IV. 2 Erklärung der Bedienhebel und Kennzeichnungen im Cockpit	Seite	20
IV. 3 Tägliche Inspektionen	Seite	22
IV. 4 Vorflugkontrolle	Seite	22
IV. 5 Windenstart	Seite	24
IV. 6 Flugzeugschleppstart	Seite	24
IV. 7 Freier Flug	Seite	25
IV. 8 Gefahrenzustände	Seite	25
IV. 9 Anflug und Landung	Seite	25
IV.10 Einfacher Kunstflug	Seite	26

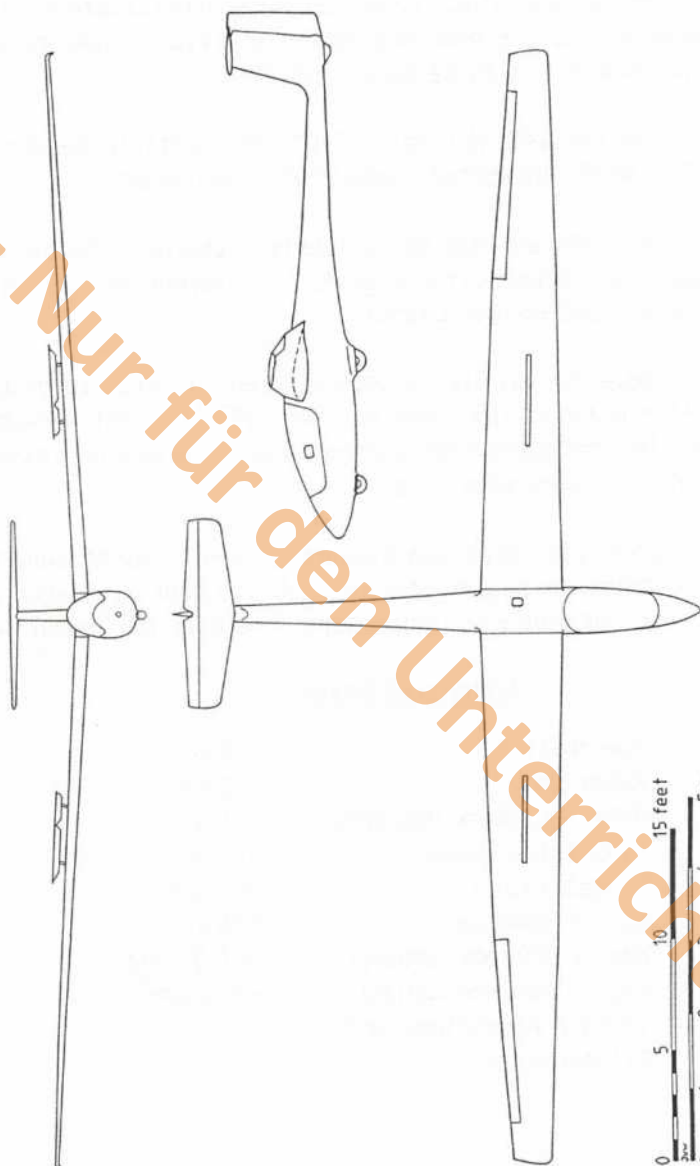
Ende des durch die Bauvorschrift JAR 22 geforderten und LBA anerkannten Teils des Handbuches.

V. Flugleistungen

V. 1 Allgemeines	Seite	27
V. 2 Geradeausflugpolare	Seite	29
V. 3 Kreisflugpolare	Seite	30
V. 4 Abkippgeschwindigkeiten	Seite	31

VI. Auf- und Abrüsten

VI. 1 Aufrüsten	Seite	32
VI. 2 Abrüsten	Seite	33
VI. 3 Abstellen	Seite	34
VI. 4 Straßentransport	Seite	34

I. 5 DREISEITENANSICHT

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Juntow

Änderung:

II. BETRIEBSWERTE UND -GRENZEN

II. 1 LUFTTÜCHTIGKEITSGRUPPE

Die ASK 23 ist in der Lufttüchtigkeitsgruppe "U" (Utility) zugelassen.

Zugrundeliegende Bauvorschrift: Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler JAR 22 vom 15. März 1982 mit Änderungsstand vom 13. September 1983 (Change 2 der engl. Ausgabe).

II. 2 BETRIEBSARTEN

Mit der ASK 23 dürfen Flüge nach VFR bei Tag durchgeführt werden.

Wolkenflug bei Tag und einfacher Kunstflug sind zulässig.

II. 3 MINDESTAUSRÜSTUNG

Fahrtmesser mit Meßbereich mindestens 50 ÷ 250 km/h

Höhenmesser

4-teiliger Anschnallgurt

Fallschirm oder Rückenkissen

zusammengedrückt mindestens 6 cm dick

Zusätzliche Mindestausrüstung für Wolkenflug:

Wendezeiger mit Scheinlot

Kompaß

UKW-Sende- und Empfangsgerät

Variometer (mechanisch/pneumatisch)

Ein Verzeichnis der zulässigen und erprobten Geräte findet sich im ASK 23 Wartungshandbuch.

Datum: 01.02.1986

LBA - Anerkennung

Bearbeiter: Kaiser

Datum:
19.03.1986

und beim Überfliegen von Gebirgskämmen und -graten angetroffen werden können.

Bei der Manövergeschwindigkeit dürfen noch Vollausschläge der Ruder gegeben werden, bei Höhen- und gleichzeitig Seitensteuer allerdings nur 80 % der Vollausschläge.

Höchstzulässige Abfanglastvielfache

größtes positives Lastvielfaches + 5,3
größtes negatives Lastvielfaches - 2,65

bei 145 km/h

mit zunehmender Geschwindigkeit sich linear verringernd auf

größtes positives Lastvielfaches + 4,0
größtes negatives Lastvielfaches - 1,5

bei 215 km/h

II. 5 BESATZUNG

Die Besatzung der ASK 23 ist ein Flugzeugführer.

II. 6 MASSEN

Gemäß dem "Gesetz über Einheiten und Meßwesen" vom 2. Juli 1969 wird der Begriff der Masse mit der Einheit kg verwendet gegenüber dem früher verwendeten Ausdruck Gewicht.

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum: 15.02.85

Leichtere Personen müssen zum Ausgleich Trimmplatten im Bug mitnehmen.

Eine Trimmplatte hat eine Masse von 1 kg. Infolge der Hebelverhältnisse gleicht eine Platte eine Mindestmasse von 1,74 kg aus.

Aus der Tabelle ist die Anzahl der notwendigen Trimmplatten ersichtlich.

Masse (kg) von Pilot u. Fallschirm	Anzahl der Trimmplatten
70,0	0
68,3	1
66,5	2
64,8	3
63,0	4
61,3	5
59,6	6
57,8	7
56,1	8
54,3	9
52,6	10

Große, schwere Personen:

Das Flugzeug hat ein verhältnismäßig langes Cockpit um auch große Personen bequem aufnehmen zu können.

Hierfür ist die Rückenlehne nach hinten verstellbar gemacht. Hierbei verkürzt sich der Pilotenhebelarm.

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum: 15.02.85

Gelber Bogen von 145 ÷ 215 km/h:
Zulässiger Geschwindigkeitsbereich (Warnbereich)
für Turbulenzen bis 7,5 m/s Differenzgeschwindigkeit.

Das Gelbe $\triangle$ bei 80 km/h markiert die empfohlene Anfluggeschwindigkeit zur Landung.

Datenschild und Trimmplan an der rechten Bordwand

<i>Alexander Schleicher GmbH & Co.</i>	
<i>Segelflugzeugbau, D-6416 Poppenhausen</i>	
<i>Muster</i> ASK 23 B	<i>Werk-Nr.</i> 23 XXX
DATENSCHILD und TRIMMPLAN	
<i>Leermasse:</i>	kg
<i>Höchstmasse:</i>	360 kg
<i>Höchstzuladung im Führersitz</i>	kg
<i>Mindestzuladung im Führersitz</i>	kg
<i>Höchstgeschwindigkeit für:</i>	
<i>Windenstart</i>	125 km/h
<i>Flugzeugschlepp</i>	145 km/h
<i>Manövergeschwindigkeit</i>	145 km/h
<i>Sollbruchstelle f. W.-Schlepp</i>	540 bis 660 daN
<i>Sollbruchstelle f. F.-Schlepp</i>	270 bis 330 daN
<i>Reifendruck: Hauptrad</i>	3,0 bar
<i>Bugrad</i>	2,0 bar
<i>Spornrad</i>	2,5 bar

Gepäckraumschild am Hauptspant vor dem Gepäckraum

*Beladung des
Gepäckraums* **max. 15 kg**

Schild für herausnehmbaren Trimbballast

 **Vor dem Start Gewicht der
Trimmsplatten und festen
Sitz derselben überprüfen.**

Datum: 01.02.1986

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum: 19.03.1986

III. NOTVERFAHREN

III. 1 VERHINDERN UND BEENDEN DES TRUDELNS

Die Eigenschaften des Trudeln werden wesentlich von der Schwerpunktlage bestimmt.

Die ASK 23 trudelt erst bei der hintersten zugelassenen Schwerpunktlage.

Sie trudelt dabei widerwillig und geht nach drei Umdrehungen von selbst heraus. Höhenruder und Querruder normal und Seitenruder gegen die Drehrichtung beenden das Trudeln sofort. Der Höhenverlust vom Beginn des Ausleitens bis zum Abfangen beträgt 100 m.

Spiralsturz

Der Spiralsturz wird häufig mit dem Trudeln verwechselt. Darin liegt eine gewisse Gefahr.

Während Trudeln mit verhältnismäßig geringer Geschwindigkeit bei rückwärtigen Schwerpunktlagen und teilweise abgerissener Strömung erfolgt, liegt die Strömung beim Spiralsturz an.

Bei Trudelversuchen kommt es häufiger vor, daß Trudeln eingeleitet wird, das Flugzeug aber wegen zu weit vorliegender SP-Lage nicht im Trudeln bleibt, sondern in den Spiralsturz übergeht. Mit gezogenem Knüppel können bei sehr hoher Fahrt Beschleunigungen erreicht werden, die bis an die Grenzen der Festigkeit gehen.

Hier hilft nur rechtzeitig Bremsklappen ziehen und weich abfangen.

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum: 15.02.85

- a) Wenn möglich in den Wind drehen !
- b) Gleichzeitig mit dem Ablegen des Flügels mit dem Knüppel nachdrücken und Gegenseitenruder geben !

(3) Notlandungen auf Wasser

Landungen auf dem Wasser sind sehr problematisch. Nach den bisherigen Erfahrungen muß damit gerechnet werden, daß der Rumpf unterschneidet und bei flachem Wasser hart auf den Grund aufschlägt. Wassertiefen unter 2 m gelten als kritisch. Die bisherigen Erfahrungen reichen nicht aus, um allgemein gültige Hinweise zu geben.

(4) Sackflug

Die ASK 23 hat ausgesprochen gutmütige Flugeigenschaften im Sackflug. Trotzdem muß immer damit gerechnet werden, daß durch Böigkeit usw. Abkippen eintreten kann. Hierbei muß sofort nachgedrückt werden und mit dem Seitenruder gegengesteuert werden, um die Normalfluglage wieder herzustellen.

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum: 15.02.85

IV. HINWEISE ZUM NORMALEN FLUGBETRIEB

IV. 1 ALLGEMEINES

Die ASK 23 ist in erster Linie für den Schulbetrieb vorgesehen. Das Flugzeug ist dementsprechend einfach gehalten.

Die Flugeigenschaften sind sehr harmlos.

IV. 2 ERKLÄRUNG DER BEDIENHEBEL UND KENNZEICHNUNGEN IM COCKPIT

Knüppel mit (wahlweise) eingebauter Sendetaste.

Seitensteuerpedale mit Verstellung in Längsrichtung.



Pedalverstellung: Grauer Knopf rechts des Knüppels.

Pedale nach hinten verstellen:

Pedale entlasten und nach hinten ziehen. Knopf dann aus der Hand schnappen lassen und Pedale zum Verriegeln kurz belasten.

Pedale nach vorn verstellen:

Knopf ziehen und Pedale mit den Fersen nach vorn drücken. Knopf aus der Hand schnappen lassen und Pedale durch kurzes Belasten verriegeln.



Bremsklappen:

Blauer Griff an der linken Seitenwand. Bremsklappen werden durch Ziehen ausgefahren.

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum 15.02.85



Lüftung:
Rechts an der Bordwand.

Zusatzlüftung: (wahlweise)
Klappe im Haubenfenster.

Befestigungspunkt für Fallschirm-
reißleine:

Roter Ring links am Hauptspant.



A. Schleicher
6416 Poppenhausen

Muster: AS-K 23 B
Werk-Nr.: 23 xxx
Kennzeichen:
Made in West-Germany

Werknummer und Typenschild:
Am Hauptspant rechts hinter dem
Piloten.

W.Nr. 23xxx

Bauteilschild an jedem Bauteil.

IV. 3 TÄGLICHE INSPEKTION UND

IV. 4 VORFLUGKONTROLLE

Auf- und Abrüsten geschieht nach der Anleitung im Flughandbuch Seite 32 bis 33 .

Nach dem Aufrüsten eine Ruderprobe durchführen und auch Bremsklappe und Radbremse kontrollieren. Reifendruck überprüfen (Hauptrad 3 bar, Bugrad 2,0 bar, Spornrad 2,5 bar) !

Auch aus dem Hangar gezogene Flugzeuge müssen durch Ruderprobe und sorgfältige Inspektion überprüft werden.

Im Hangar abgestellte Flugzeuge sind erfahrungsgemäß durch

Datum: 01.02.1986

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum:
19.03.1986

IV.3.1 Tägliche Kontrolle

Siehe hierzu auch Fig. IV.3.-1 !

- ① - Haube öffnen.
 - Hauptbolzensicherung prüfen.
 - Querruder- und Bremsklappenanschlüsse im Rumpf durch das Handloch kontrollieren. Handlochdeckel wieder verriegeln !
 - Steuerung auf Freigängigkeit und Kraftschluß überprüfen; Steuerung bis zum Anschlag betätigen und bei festgehaltenen Ruder bzw. Bremsklappen belasten.
 - Reifendrucke prüfen (sh. Seite 22).
 - Schleppkupplung auf Zustand und Funktion überprüfen. Ringpaar aus- und einklinken. Die Automatik der SP-Kupplung kontrollieren; das Ringpaar muß sich nach hinten herausziehen lassen.
 - Radbremse testen. Bremsklappenhebel ziehen; am Ende des Betätigungsweges muß ein elastischer Widerstand fühlbar sein und zwischen Handhebel und Sitzwannenausschnitt noch ca. 2 cm Luft sein.
 - Fremdkörperkontrolle durchführen !
- ② - Flügelober- und unterseite auf Beschädigungen untersuchen.
 - Querruder: Zustand, Freigängigkeit, Spiel und Stoßstangenanschluß prüfen.
 - Bremsklappen: Zustand, Sitz der Abdeckbänder und Verriegelung prüfen.
- ③ - Rumpf - besonders auf der Unterseite - auf Beschädigungen untersuchen.
- ④ - Kompensationsdüse, statische Druckbohrungen (beidseitig der Rumpfröhre) auf Sauberkeit prüfen.
- ⑤ - Höhenleitwerk auf richtige Montage und Nasenbolzensicherung prüfen.
 - Automatischen Höhenruderanschluß und Seitenruder-

Datum: 01.02.86

Bearbeiter: Juntow

LBA - Anerkennung

Datum: 19.03.1986

IV. 5 WINDENSTART

Höchstzulässige Schleppgeschwindigkeit ist 125 km/h.

Bei Trimmung in der Mitte bis leicht schwanzlastig hebt das Flugzeug selbst ab und geht in einen flachen Steigflug über. Nachdem die Sicherheitshöhe erreicht ist, kann leicht gezogen werden.

Max. Seitenwind-Komponente 25 km/h.

IV. 6 FLUGZEUGSCHLEPPSTART

Die höchstzulässige Schleppgeschwindigkeit beträgt 145 km/h.

Die erprobten Seillängen (Textilseil) liegen zwischen 25 m und 60 m. Beim Schlepp durch starke Schleppmaschinen (180 PS) sollte die Seillänge mindestens 40 m betragen.



Flugzeugschlepp ist nur mit der Bugkupplung zulässig !

Die Piloten sollten versuchen, den Sporn bis zum Abheben am Boden zu halten. Dies hat vielerlei Vorteile. Das Abheben erfolgt zum frühestmöglichen Zeitpunkt. Das Fahrwerk wird stark entlastet. Die Richtungsstabilität während des Rollens wird erheblich erhöht.

Nach dem Abheben auf 1-2 m steigen, um Nickschwingungen durch Bodeneffekt und Wirbel der Schleppmaschine zu vermeiden.

Max. Seitenwindkomponente 25 km/h.

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

LBA - Anerkennung

Datum: 15.02.85

Mit den Bremsklappen lassen sich noch verhältnismäßig steile Anflüge durchführen.

Es ist ratsam, die BK schon zu Beginn des Landeanflugs zu entriegeln.

Zusätzlich ist der Slip als Anflug-Steuerung brauchbar. Bei voll ausgeschlagenem Seitenruder geht der Steuerdruck gegen Null, deshalb muß beim Ausleiten das Seitenruder zurück getreten werden.

IV. 10 Einfacher Kunstflug

Trudeln als Kunstflugfigur:



Wegen ihres Verwendungszwecks als Anfänger-Übungsflugzeug wurde die ASK 23 bewußt als trudelunwilliges Flugzeug ausgelegt. Daher kommt es, daß sich die ASK 23 nur bei hinterster zulässiger Schwerpunktlage, also nur bei Mindestzuladung im Cockpit mehrere Umdrehungen trudeln läßt. Das Flugzeug trudelt dabei mit schwanken der Längsneigung. Aus der flachen Phase trudelt es etwa 1/4 Umdrehung nach, aus der steilen Phase etwa 1/8 Umdrehung.

Bei Schwerpunktlagen etwa 2,5 cm vor der hintersten zulässigen Schwerpunktlage (das entspricht etwa 5 kg mehr als Mindestzuladung) lassen sich nur noch zwei Trudelumdrehungen erzielen, wenn die für das Trudeln günstigste Quersteuerstellung (QSt in Trudelrichtung) nach dem Einleiten gewählt wird. Bei QSt in Nullstellung oder gegen die Trudelrichtung sind nur ca. 1,5 Trudelumdrehungen möglich.

Bei Schwerpunktlagen etwa 5 cm vor der hintersten zulässigen Schwerpunktlage (entsprechend etwa 10 kg mehr als Mindestzuladung) ist nur noch eine Trudelumdrehung möglich. Danach leitet die ASK 23 selbsttätig aus und geht in eine Steilspirale (bei QSt in Nullstellung und in Trudelrichtung ausgeschlagen) oder in den Slip, wenn das QSt entgegen der Trudelrichtung ausgeschlagen ist.

Bei allen Trudelmanövern bleibt das HSt voll gezogen und das Seitensteuer in Trudelrichtung ausgeschlagen.

Das Einleiten zum Trudeln kann aus dem Sackflug geradeaus durch kreuzen von QSt und SSt erfolgen oder aus dem langsamen

Datum: 01.02.86

Bearbeiter: Waibel

LBA - Anerkennung

Datum: 19.03.1986

V. FLUGLEISTUNGEN

V. 1 ALLGEMEINES

Ein für die Anfängerschulung konzipiertes Segelflugzeug muß harmlose Flugeigenschaften besitzen. Es muß langsam fliegen und gut steigen können, einfach zu handhaben sein und dem heutigen Standard entsprechende Flugleistungen haben. Alle diese Eigenschaften sind bei der Entwicklung der ASK 23 berücksichtigt worden.

Das Tragflügelprofil ist für diese Aufgaben entsprechend ausgelegt. Hinzu kommt eine für Kunststoffflugzeuge sehr niedrige Flächenbelastung, die für gute Steigleistungen spricht.

Dabei ist die ASK 23 keineswegs nur im Langsamflug gut. Auch im Schnellflug leistet die ASK 23 Hervorragendes.

Das alles war nur möglich durch die Verwendung von aerodynamischen Profilen, an denen eine ganze Reihe von hervorragenden Fachleuten gearbeitet haben.

Da mit diesem Flugzeug voraussichtlich häufig leichte Piloten fliegen werden, hier einige aufklärende Worte über Schwerpunkt-lagen und Längsstabilität.

Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Schwerpunktlage und der Längsstabilität. Bei großer Schwerpunktrücklage (wenig Masse vorne) wird das Flugzeug in der Längssteuerung empfindlich und muß feinfühlicher gesteuert werden. Dies ist für einen Anfänger nicht gerade leicht. Es empfiehlt sich deshalb für solche Fälle lieber etwas mehr Massenballast in Form von Trimmplatten, als es das Minimum verlangt, in das Flugzeug einzubauen.

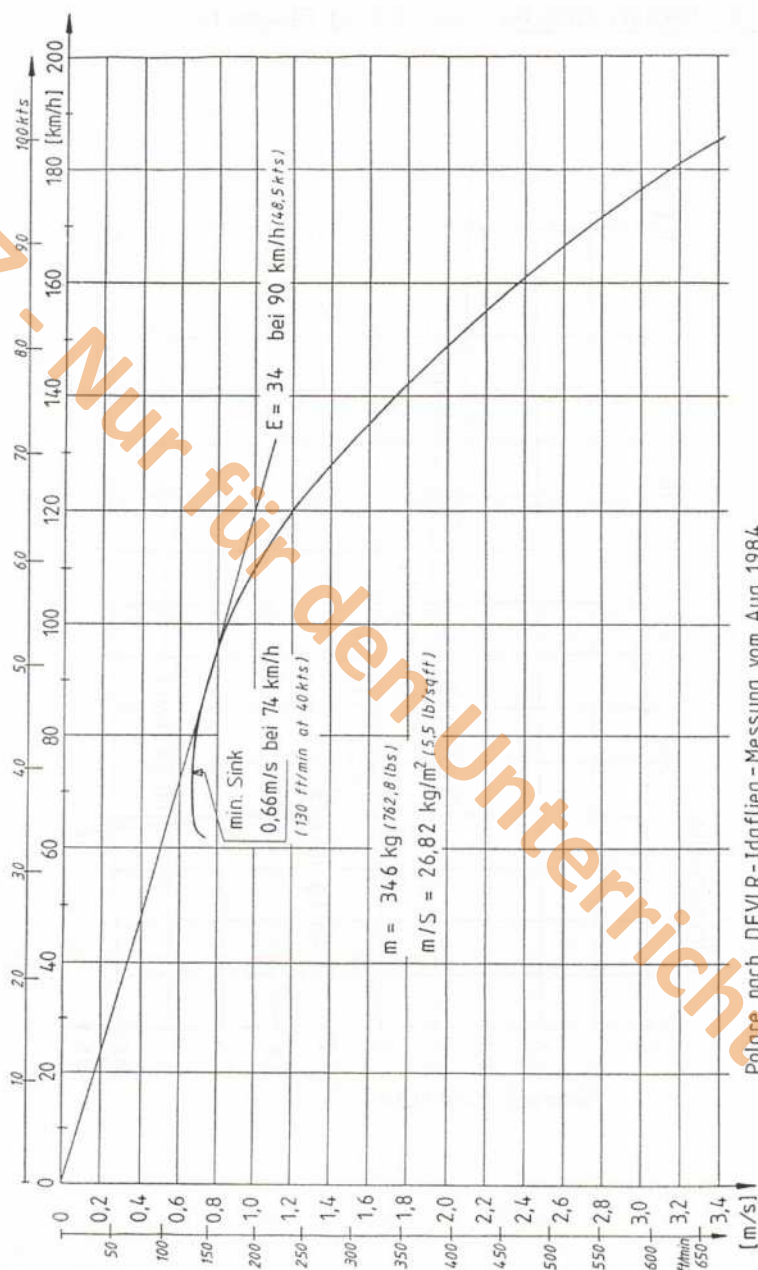
Ein guter Wert ist, das Flugzeug so zu trimmen, daß der Flugmassen-Schwerpunkt etwa in die Mitte des zugelassenen Flug-

Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Kaiser

Änderung:

V. 2 GERADEAUSFLUG-POLARE



Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Juntow

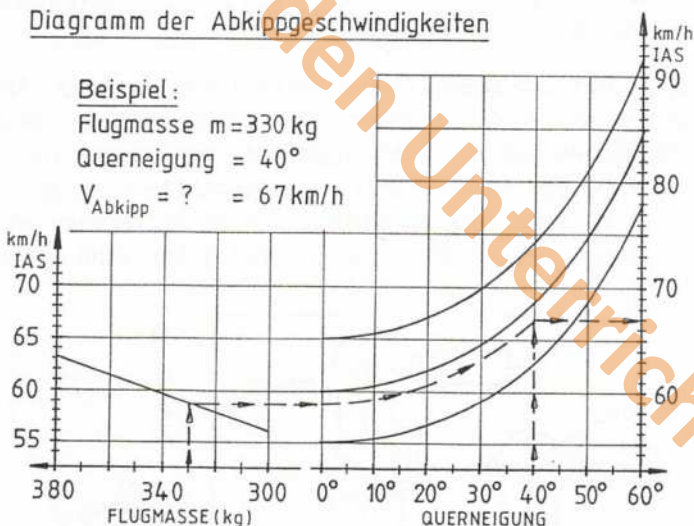
Änderung:

V. 4 ABKIPPGESCHWINDIGKEITEN

Hinweise:

1. Die angegebenen Geschwindigkeiten gelten für das aerodynamisch saubere Flugzeug.
2. Der Anzeigefehler des Borddrucksystems ist berücksichtigt, der Gerätefehler ist als Null angenommen.
3. Die Überziehwarnung durch leichtes Leitwerkschütteln setzt bei ca. 8 % über den Abkippgeschwindigkeiten ein.
4. Ausfahren der Bremsklappen erhöht die Abkippgeschwindigkeiten im Geradeausflug um ca. 4 km/h.

Diagramm der Abkippgeschwindigkeiten



Datum: 01.02.1985

Bearbeiter: Juntow

Änderung:

5. Alle Anschlüsse gut säubern und einfetten!
6. Das Höhenleitwerk von vorn auf die Seitenflosse schieben, wobei sich das Höhenruder automatisch anschließt (siehe Fig. VI.2-1 und VI.2-2). Das Höhenleitwerk muß soweit zurückgeschoben werden, daß sich die Innensechskantschraube (Nasenbolzen) einschrauben läßt. Die Schraube festziehen und die Federsicherung einrasten lassen. Richtigen Sitz des automatischen HR-Anschlusses kontrollieren.
7. Das Abkleben aller Schlitze der Flügeltrennstellen mit Plastik-Klebeband bringt mit wenig Aufwand erheblichen Leistungsgewinn. Auch der Handlochdeckel auf dem Rumpf sowie der Höhenflossen-Seitenflossen-Übergang sollte abgeklebt werden. Die Haube darf nicht abgeklebt werden, um den Notausstieg nicht zu erschweren. Es empfiehlt sich, die Klebestellen vorher gut einzuwachsen, damit der Klebestreifen später wieder entfernt werden kann, ohne den Lack mit abzuheben.

VI.2 ABRÜSTEN

Das Abrüsten geht umgekehrt wie das Aufrüsten vor sich.

HINWEIS: Bei der Montage des Höhenleitwerks die Sicherung des Nasenbolzens mit dem mitgelieferten Innensechskantschlüssel mit Distanzrohr sorgfältig zurückschieben, da sie sonst beim Heraus-schrauben des Bolzens leicht krumm wird.

WARNUNG: Bei der Demontage des Höhenleitwerkes ist unbedingt darauf zu achten, daß es nur wie in der Fig. VI.2-2 abgebildet, von der Seitenflosse abgenommen wird!

Änd.Nr. Dat. Sig.
TM 8 26.11.90 Juw

Autor Datum
Kaiser 01.02.85

Beim Abstellen Reste der Bordverpflegung (Schokolade, Bonbons etc.) sorgfältig entfernen, da diese erfahrungsgemäß Kleintiere anlocken, die Schäden im und am Flugzeug verursachen können.

VI.4 STRASSENTRANSPORT

Bei der Fa. A. Schleicher GmbH & Co. sind die Anschriften von Herstellern erprobter Transportwagen erhältlich.

Wichtig ist in allen Fällen, daß die Flügel in gut angepaßten Scheren liegen oder aber die Holmstummel möglichst nahe an den Wurzelrippen gelagert sind.

Feste Punkte am Rumpf sind Sporn, Hauptrad und Bugrad, eventuell die Flügelbolzen (Gegenlager aus Kunststoff z.B. Nylon anfertigen !) und ein Spant unmittelbar hinter dem Bugrad.

Für ein so hochwertiges Flugzeug kann ein offener Anhänger (auch mit Planenabdeckung) nicht empfohlen werden, sondern nur noch ein geschlossener Wagen mit Kunststoff-, Blech- oder Planenhaut, der in jedem Fall möglichst helle Oberflächen aufweisen und im Stand gut gelüftet sein muß, um hohe Temperaturen und hohe Luftfeuchte zu vermeiden.

WARNUNG: In keinem Fall darf die Antriebsstange des Höhenruders oben an der Seitenflosse auf irgendeine Weise belastet werden (auch nicht durch weiche Schaumstoff-Polster etc.)!

Beim Transportwagenbau ist die Freigängigkeit der Antriebsstange des Höhenruders zu berücksichtigen.

Änd.Nr. Dat. Sig.
TM 8 26.11.90 Juw

Autor Datum
Kaiser 01.02.85

Muster:

ASK 18, ASK 18B TM-Nr. 7
ASW 19, ASW 19B TM-Nr. 23
ASW 20/20L, ASW 20B/20BL, ASW 20C/20CL TM-Nr. 34
ASK 21 TM-Nr. 21
ASW 22 TM-Nr. 6
ASK 23, ASK 23B TM-Nr. 7
ASH 25, TM-Nr. 4

Gegenstand:

Neue Kupplungen für Flugzeug- und Windenschlepp

Betroffen:

ASK 18/18B, Geräte-Nr. L-307, alle Werk-Nrn.
ASW 19/19B, Geräte-Nr. L-308, alle Werk-Nrn.
ASW 20/20L, Geräte-Nr. L-314, alle Werk-Nrn.
ASW 20B/20BL, Geräte-Nr. L-314, alle Werk-Nrn.
ASW 20C/20CL, Geräte-Nr. L-314, alle Werk-Nrn.
ASK 21, Geräte-Nr. L-339, alle Werk-Nrn.
ASW 22, Geräte-Nr. L-351, alle Werk-Nrn.
ASK 23/23B, Geräte-Nr. L-353, alle Werk-Nrn.
ASH 25, Geräte-Nr. 04.364, alle Werk-Nrn.

Dringlichkeit:

Keine
Bei Neueinbau oder Ersatz einer Kupplung.

Vorgang:

Die Produktion der bisherigen Kupplungs-Baureihen "Bugkupplung E 72/75" und "Sicherheitskupplung Europa G 72/73" ist laut Firma Tost eingestellt. Sie sind durch die neuen Kupplungs-Baureihen "Bugkupplung E 85" und "Sicherheitskupplung Europa G 88" ersetzt worden. Um den problemlosen Tausch der alten gegen die neuen Baureihen zu garantieren, weisen die neuen Kupplungen rein äußerlich kaum Unterschiede auf.

Maßnahmen:

1. Je nach Bedarf und Einbaumöglichkeit können die neuen Kupplungs-Baureihen anstelle der bisherigen verwendet werden.
2. Diese Technische Mitteilung ist bei Bedarf als Anhang in die Flug- und Betriebs- bzw. Wartungshandbücher einzufügen und im Berichtsstand des entsprechenden Handbuchs einzutragen.

Hinweise:

Die Betriebs- und Wartungsanweisungen für die neuen Kupplungs-Baureihen der Firma Tost, mit den Angaben über die Laufzeiten bis zur nächsten Nachprüfung, sind zu beachten!

Poppenhausen, den 17.01.90

ALEXANDER SCHLEICHER
GmbH & Co.

i.A.

(Lutz-W. Juntow)

Diese Technische Mitteilung wurde mit Datum vom 1. März 1990 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt:



Schmaljohann

Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlagen Verletzung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden.
Zuwendungen verpflichten zu Schäden.
soll. Alle Rechte für den Fall der Patentverletzung oder Gebrauchsmuster-Entscheidung vorbehalten.