

2.1 Aufrüsten

Alle Bolzen und Bohrungen sowie die Kugelköpfe und -pfannen säubern und einfetten. Rechten Flügel (gegabelter Holmstummel) von der Seite her in den Rumpf einführen, dann linken Flügel einführen und Hauptbolzenaugen zum Fluchten bringen. Hauptbolzen eindrücken und sichern. Jetzt erst die Flügelspitzen entlasten. Querruder und Bremsklappen anschließen und sich durch Ziehen an den Stoßstangen von den Köpfen weg davon überzeugen, ob die Kugelköpfe gesichert sind.

Nach dem Säubern und leichtem Einfetten der Steckverbindungen des Höhenruders wird das Höhenleitwerk von vorn auf die Seitenflosse geschoben. Dabei müssen beide Höhenruderhälften in die Anschlüsse eingeführt werden. Das Höhenleitwerk muß soweit zurückgeschoben werden, daß sich die Innensechskantschraube an der Nase einschrauben läßt. Diese ist mit Spannung festzuziehen. Die Federsicherung muß gut einrasten.

Das Abkleben des Flügel-Rumpf-Überganges mit einem Plastic-Klebeband bringt mit wenig Aufwand viel Leistung (1 bis 2 Gleitahlpunkte). Auch der Handlochdeckel muß abgeklebt werden, damit er sich bei hohen Belastungen nicht öffnet. Die Haube darf nicht abgeklebt werden, um den Notausstieg nicht zu erschweren.

Es empfiehlt sich, die Klebestellen vorher gut einzuwachsen, damit der Klebestreifen später entfernt werden kann, ohne den Lack mit abzuheben.

Einfüllen des Wasserballastes

Wasserballast wird nur in montiertem Zustand eingefüllt.

Auf Seite 10 des Flughandbuches wird die höchstzulässige Wassermenge bestimmt.

Für einen evtl. Betrieb über 6000 Flugstunden hinaus werden zu gegebener Zeit noch Einzelheiten festgelegt.

3. Das jeweilige Prüfprogramm ist beim Hersteller anzufordern.
4. Die Prüfungen dürfen nur beim Hersteller oder in einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entspr. 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.
6. Die nach § 27 (1) LuftGerPO durchzuführende Jahresnachprüfung bleibt durch diese Regelung unberührt.

Prüfung und Absicherung der Schnellverschlüsse (von L'Hôtelier) der Steuerung

1. Sicherung

Die in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen gehen dahin, daß besonders der Schnellverschluß am Höhenruder, daß besonders der Schnellverschluß am Höhenruder unkorrekt montiert oder gar vergessen wurde.* Durch einen Aufkleber an der Seitenflosse soll an die korrekte Montage erinnert werden, ferner wird die Absicherung mittels Federstecker empfohlen. Dazu muß bei älteren Verschlüssen das Kontrollloch auf ca. 1,2 mm Ø aufgebohrt werden. Die Querruder- und BK-Anschlüsse im Rumpf können in gleicher Weise abgesichert werden.

*) nicht bei automatischem Höhenruderanschluß nach TM Nr. 22 !

Bei größeren Reparaturen an den Rudern besteht die Gefahr, daß diese schwerer und damit rücklastiger werden.

Dadurch entsteht die Gefahr, daß diese Ruder flattern. Es ist deshalb ratsam, bei Reparaturen von Rudern von vornherein auf geringes Gewicht zu achten.

Das größte zulässige rücklastige Moment der Querruder beträgt 11,5 cmkp.

Das größte zulässige rücklastige Moment der Seitenruder mit Hornausgleich beträgt 13 cmkp.

Das größte zulässige rücklastige Moment der Seitenruder ohne Hornausgleich beträgt 11 cmkp.

Zulässiges Moment des linken und rechten Höhenruders mit Antriebsbeschlag liegt zwischen 6,0 - 9,0 cmkp.

Werden diese Daten überschritten, so ist mit dem Hersteller Rücksprache zu nehmen.

Bei größeren Lackierarbeiten an Rudern, Anbringen von Warnlackierung, Reklame oder Wettbewerbskennzeichen ist in jedem Fall das rücklastige Moment nachzuprüfen.

Bestimmung des rücklastigen Moments siehe Skizze im Anhang.

Die kräftigen Pedalfedern (5 kp Vorspannung; $k = 1,5 \text{ kp/cm}$) dürfen nicht gegen weichere ausgetauscht werden, da sie aus Flattergründen zur Erhaltung einer hohen Frequenz der Seitensteuerung notwendig sind. Ausgedehnte Federn sind durch neue zu ersetzen.

2.9. Anhang

Übersichtsblatt	Seite 30
Staudruckeichung	Seite 31
Schmierplan	Seite 32
Diagramm Leergew. SP-Lagen	Seite 33
Diagramm: Wägung der rücklastigen Rudermomente	Seite 34
Ausrüstungsverzeichnis	Seite 35