

zwischen 80 und 85 km/h (90 und 95 km/h) im 45°-Kreisflug.

Mit Winglets reduzieren sich alle vorstehend angegebenen Geschwindigkeiten um 3 km/h.

Für den Erstflug wird eine Schwerpunktlage entsprechend einer Zuladung von ca. 90 kp empfohlen, sofern es sich um einen leichteren und ungeübteren Piloten handelt. Wegen der größeren Längsstabilität ist das eine wesentliche Hilfe für den Piloten.

Gefahrenzustände

Die ASW 19 hat einen ausgesprochen harmlosen Sackflug, der sich bei 70km/h (75km/h bei max. Fluggewicht) durch große Knüppelwege im Höhenruder und Leitwerksschütteln anzeigt. Bei vorderen bis mittleren Schwerpunktlagen (ab ca. 85kg Zuladung im Cockpit) wirken bei voll gezogenem Knüppel Querruder und Seitenruder bei etwa halben Ausschlägen sinnrichtig. Nur bei hintersten Schwerpunktlagen (nahe der Mindestzuladung) ist die Maschine mit voll gezogenem Knüppel nicht im stationären Sackflug zu halten sondern beginnt zu „pumpen“.

Vollausschläge von Quer- und Seitenruder führen zum Abkippen, bei gegensinnigen Ruderausschlägen zum Trudeln.

Sowohl Abkippen als auch Trudeln werden mit der Standard Methode (Gegenseitenruder geben und Knüppel normal stellen) beendet.

Werden keine Gegenmaßnahmen eingeleitet, so beendet die Maschine das Abkippen oder Trudeln normalerweise von allein und gerät in einen spiralförmigen Schiebeflug, der ebenfalls durch Gegenseitenruder beendet wird, bevor sich ein reiner Spiralsturzflug mit hohen Geschwindigkeiten aufbaut. Bei vorderen Schwerpunktlagen trudelt die ASW 19 sofort sehr steil und geht bereits nach weniger als 1 Umdrehung in den Spiralsturz über, während bei hinterster Schwerpunktlage

Looping: eine Anfangsgeschwindigkeit im unteren Scheitelpunkt von 170 bis 180km/h wird empfohlen.

Turn : Der Turn wird ebenfalls mit 190 bis 210km/h abgesetzt. Bei ca.100km/h wird die Drehung mit vollem Seitenruder eingeleitet und gegebenenfalls mit leichtem Gegenquerruder unterstützt.

Lazy Eight: Diese Figur läßt sich umso einfacher fliegen, je schneller man im Kreuzungspunkt ist. Geschwindigkeiten um 180km/h im Kreuzungspunkt werden empfohlen. Diese Figur ist eine ausgezeichnete Übung zur Steuerkoordination und Raumaufteilung, die jeder Pilot üben sollte.

Chandelle: Diese Figur wird wie der Turn angesetzt, jedoch muß schon bei 110km/h mit vollem Seitenruderausschlag und vollem Gegenquerruder der Übergang zum Horizontalflug eingeleitet werden.

Kunstflug ist mit Wasserballast und bzw. oder Winglets nicht zulässig.

1.7 Zulässige Schwerpunktlagen

Nach Reparaturen, nach Einbau zusätzlicher Ausrüstung, nach neuer Lackierung etc. ist darauf zu achten, daß der Leergewichtsschwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen bleibt.

Bezugspunkt und -linie für die Wägung sind dieselben wie im Kapitel 1.2 „Betriebswerte und -grenzen“ angegeben.

Ein Diagramm über die zulässigen Leergewicht-Schwerpunktlagen wird auf Seite 33 gegeben. Wenn diese Grenzen des Leergewicht-Schwerpunktes eingehalten werden, ist gewährleistet, daß im Rahmen des gegebenen Beladeplanes auch die zulässigen Grenzen des Schwerpunkts im Flug

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 Rumpftunnel 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 Montage der Flügel:

- Winglets von oben aufsetzen
- Befestigungsbolzen von unten einschrauben und mit zugehörigem Montagewerkzeug handfest anziehen
- Spalte mit Klebeband abkleben

Das Höhenleitwerk wird zunächst nur in den Führungstunnel der Seitenflosse gesteckt und dann der Höhensteueranschluß (Kugelkopf) montiert, dann erst wird das Höhenleitwerk zurückgeschoben bis sich die Innensechskantschraube an der Nase eindrehen läßt.

Das Abkleben des Flügel-rumpf-Überganges mit einem Plastik-Klebeband bringt mit wenig Aufwand viel Leistung (1 bis 2 Gleitzahlpunkte). Auch der Handlochdeckel muß abgeklebt werden, damit er sich bei hohen Belastungen nicht öffnet. Die Haube darf nicht abgeklebt werden, um den Notaustieg 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 im montiertem Zustand eingefüllt.

Auf Seite 8 dieses Flughandbuches wird die höchstzulässige Wassermenge bestimmt.