

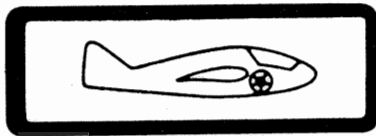
Bremsklappen :  
Blauer Griff an der  
linken Seitenwand.  
Bremsen werden durch  
Ziehen ausgefahren.



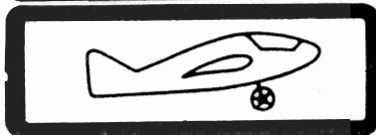
Trimmung kopflastig:  
linke Bordwand grünen  
Trimmgriff zusammen-  
drücken und nach vorn  
schieben



Trimmung schwanzlastig:  
Trimmgriff zusammen-  
drücken und nachhinten  
schieben.



Fahrwerk eingezogen :  
schwarzer Griff an der  
linken Bordwand unten  
nach hinten gezogen.



Fahrwerk ausgefahren



Schleppkupplung :  
gelber Knopf links neben  
dem Knüppel



Haube öffnen :  
weiße Griffe links und  
rechts auf dem Hauben-  
rahmen nach vorn bewegen



Haubennotabwurf:  
roter Griff über dem  
Instrumentenbrett ziehen  
Vorher normalen Hauben-  
verschluss öffnen!

Kunstflug:

Die ASW 20 ist ohne Wasserballast für einfachen Kunstflug zugelassen. Näheres siehe S. 29.

Sitzposition:

1. Keine weichen Sitz- oder Rückenkissen dicker als 2 cm verwenden.
2. Rückenlehne so einstellen, daß der Pilot mit dem Kopf knapp unter der Haube und möglichst weit vorn sitzt. Bei normaler Knüppelstellung (Trimmung ~ 10 mm vorn vorderen Anschlag) sollte der Oberarm am Körper anliegen und der Ellenbogen sich auf dem Oberschenkel abstützen. Diese bequeme Lage ist vorbeugend gegen PIO (= vom Piloten unbeabsichtigt angeregte Längsneigungsschwingungen).

Extreme Pilotengrößen:

Große Piloten können ohne Rückenlehne fliegen, müssen jedoch ein angepaßtes steifes Kissen verwenden, das die Kante zwischen Schwerpunktkupplung und Hauptspant überbrückt. Ebenso sollten große Piloten mit Turnschuhen fliegen oder Schuhe mit sehr flachem Absatz verwenden, damit die vorderste Pedalstellung ausgenutzt werden kann.

Kleine Piloten sollten vor dem Start unbedingt prüfen, ob sie Seitenrudervollausschläge geben und ob sie mit den Füßen nicht von den Pedalen fallen können. Gegebenenfalls sollten die Pedale mit einem aufschraubbaren Brett mit Hackenkappe versehen werden. Keine weichen Sitzkissen, Blei- oder Sandkissen verwenden. Nur Trimmgewichte im Bug sowie Sitzkissen aus nicht zusammendrückbarem Schaum benutzen (Styropor, Conticell oder aus unfallverhütenden Schaum wie Dunlopillo etc).

Zulässige Lastvielfache

Größtes positives Lastvielfaches + 5,3 bei 175 km/h  
Größtes negatives Lastvielfaches - 2,65  
mit der Geschwindigkeit sich verringernd auf  
Größtes positives Lastvielfaches + 4,0 bei 265 km/h  
Größtes negatives Lastvielfaches - 1,5

1.4. Beladeplan

Zuladung im Führersitz (Pilot mit Fallschirm)

minimal 70 kp evtl. Abweichung davon  
maximal 115 kp auf S. 31 beachten!

Bei geringerer Zuladung muß die Differenz zur Mindestzuladung durch Gewichtsausgleich im Bug (nachrüstbare Sonderausstattung s. S. 20a) ausgeglichen werden.

Ungeübte und/oder auf diesem Muster neue Piloten sollten die Erstflüge nicht mit hinterster SP-Lage fliegen, also nicht mit gerade noch erlaubter Mindestzuladung, sondern mit ca. 10 - 15 kg über der Mindestzuladung im Pilotensitz. Leichte Piloten sollten etwa 4 Trimmplatten mehr einbauen, als minimal erforderlich wären.

Die Beladung des Gepäckraums hat kaum Einfluß auf die Schwerpunktlage. Er darf aber nicht mit mehr als 15 kp beladen werden. Harte Gegenstände über 1 kp sollten aus Unfallverhütungsgründen im Gepäckraum mit den dort angebrachten Gummizügen sorgfältig befestigt werden.

Beladung mit Wasserballast:

Das höchstzulässige Fluggewicht von **454** kp darf nicht überschritten werden. Zur Abschätzung der maximal möglichen Ballastmenge dient folgende Tabelle:

Zuladung (kp) →  
(Gewicht von Pilot und Fallschirm)

	65	75	85	95	105	115
240	voll	voll	voll	voll	109	99
250	voll	voll	voll	109	99	89
260	voll	voll	109	99	89	79
270	voll	109	99	89	79	x
280	109	99	89	79	x	x

x Die hohen Rüstgewichte lassen keine so hohen Cockpitzuladungen mehr zu, da das höchstzulässige Gewicht der nichttragenden Teile überschritten wird.

Die Ruderlager werden zur jährlichen Überholung auseinandergenommen und neu gefettet.

Die Druckentnahmeöffnungen

für die Instrumente werden für den Transport auf offenem Wagen und längeres Abstellen abgeklebt, sofern die Gerätehersteller dies nicht verbieten.

Die Anschnallgurte

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

Bei asymmetrischem Bauchgurt der Fa. Autoflug ist zu prüfen, ob der kurze Bauchgurt auf der rechten Rumpfsseite (in Flugrichtung gesehen) eingebaut ist.

2.6. Überholung

Die Schleppekupplung muß nach 2000 Starts oder spätestens alle 3 Jahre ausgebaut und dem Herstellerwerk eingeschickt werden.

Für die Tost Kombi - Kupplung gelten gewisse Erleichterungen (siehe Begleitpapier in der L-Akte).

Die Seile der Seitensteuerung sind zu erneuern, sobald sich irgendwelche Abnutzungserscheinungen oder Kardeelenbrüche zeigen.

2.7. Reparaturen

Kleinere Reparaturen und Überholungen an GFK-Teilen müssen nach dem Reparaturhandbuch für die Flugzeuge ASW 12, ASW 15, ASW 17 und ASW 19 durchgeführt werden. Alle größeren Reparaturen müssen in der Herstellerfirma ausgeführt werden. In Zweifelsfällen gibt die Firma Schleicher Auskunft.

2.8. Anmerkungen für die Nachprüfung

Die Bremsklappenkästen haben keine Entwässerungslöcher.