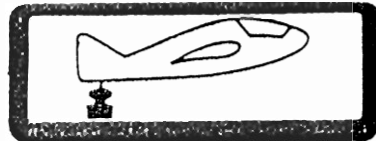


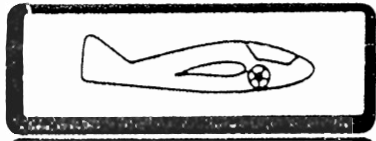
Bremsklappen :
Blauer Griff an der linken Seitenwand. Bremsen werden durch Ziehen ausgefahren.



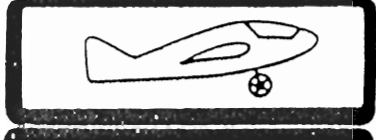
Trimmung kopflastig: linke Bordwand grünen Trimmgriff zusammendrücken und nach vorn schieben



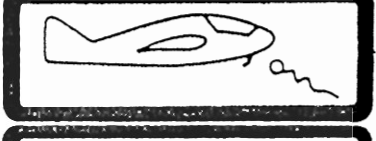
Trimmung schwanzlastig: Trimmgriff zusammendrücken und nach hinten schieben.



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



Fahrwerk ausgefahren



Schleppkupplung : gelber Knopf links neben dem Knüppel



Haube öffnen : Rote Griffe links und rechts auf dem Haubenrahmen nach vorn bewegen



Haubennotabwurf: Rote Griffe links und rechts auf dem Haubenrahmen nach vorn bewegen



Nur gültig für TM-Nr.: 314-38

1.6. Notverfahren
Beenden des Trudelns nach der Standardmethode

- (1) **Gegen-Seitensteuer** (Betätigung gegen Trudeldrehung)
- (2) **Kurze Pause**
- (3) **Nachlassen des Steuerknüppels** (d.h. dem Druck des Knüppels nachgeben) bis die Drehbewegung aufhört und die Strömung wieder anliegt.
- (4) **Normalstellung des Seitenruders** und weich abfangen.

Hinweise : 1. Das Trudeln wird schneller beendet, wenn die Wölbklappen in negative Stellung gebracht werden. Das Ausfahren der Bremsklappen verlangsamt die Drehbewegung, vergrößert aber die Höhenverluste und wird deshalb weniger empfohlen.
2. Beendet die ASW 20 das Trudeln von selbst, so gerät sie in einen spiralförmigen Schiebeflug mit starker Fahrtzunahme. Ausleiten durch normale Steuermaßnahmen (Gegenseitensteuer; Aufrichten mit Querruder; etwa halbe Ausschläge).

Notabsprung

- (1) **Haubenverschlüsse öffnen**
- (2) Nun die Haube hochdrücken.
- (3) **Losschnallen**
- (4) **Beim Absprung kräftig vom Flugzeug abdrücken. Vorsicht Leitwerk !**

14. JAN. 1997



Blockierte Höhensteuerung

Durch eine blockierte Wölbklappensteuerung wird eine ASW 20 zu einem Flugzeug mit starrem Profil. Hingegen wird im Notfall der Pilot nicht immer daran denken, daß er mit der Wölbklappensteuerung bei feststehender Höhensteuerung wenigstens noch einigermaßen steuern kann und damit in eine günstigere Position zum Notabsprung bringen bzw. diesen vielleicht vermeiden kann.

Nur gültig für TM-Nr.: 314-38

Ein schwerer Höhenleitwerksflutterfall mit der sehr ähnlichen ASW 19 ist zum Beispiel darauf zurückzuführen, daß eine ausgeknickte Stoßstange unbeachtet blieb. Die dadurch erheblich gesenkte Steuersteifigkeit der Höhensteuerung ermöglichte Höhenleitwerksflattern. Es ist denkbar, daß losgeleimte oder delaminierte Spante und Rippen, stark aufgeweitete Stangenführungen, lose und/oder verbogene Beschlüge den gleichen Effekt haben.

Beschädigungen der Steuerungen sind auch bei unsachgemäßen Rangieren im Hangar und beim Transport im Anhänger aufgetreten, sodaß nach außergewöhnlichen Vorkommnissen immer eine sorgfältige Überprüfung notwendig ist.

Bei Landungen in hochstehendem Getreide oder Gras besteht - insbesondere wenn die Landstellung gerastet war - die Gefahr, daß die Wölbklappen überlastet wurden. Meist knickt dabei die WK-Stoßstange im Flügel aus. Obwohl die Stoßstange nicht sichtbar ist, kann eine Überprüfung leicht durchgeführt werden. In WK-Stellung 3 (0°) und Knüppel in Mittelstellung fluchtet die Wölbklappenhinterkante nicht mit dem feststehenden Teil der Wurzelrippe und mit der Hinterkante der Querrudern. Außerdem "hakt" die Wölbklappensteuerung bei Betätigung.

5. Inspektion und Überprüfung des Haubenotabwurfs

Die Haube wird durch eine im Kofferraum angebrachte Kinematik für den Normalbetrieb gehalten. Die Kinematik ist so eingestellt, daß sie eine Aufstellkraft von mindestens 2 daN haben muß. Dadurch wird das Verriegeln der Haube beim Schließen erzwungen. Dies kann also nie vergessen werden. Als Verriegelung wird die Originalverriegelung der LS4a eingesetzt.

Die Aufstellkraft von mindestens 2 daN ist anlässlich der Jahresnachprüfung festzustellen und bei Nichterreichen ist die Gasdruckfeder auszutauschen.

Nur gültig für TM-Nr.: 314- 38