

III. NOTVERFAHRENIII. 1. VERHINDERN UND BEENDEN DES TRUDELNS

Trudeln kann in den meisten Fällen noch verhindert werden, wenn zu Beginn des seitlichen Abkippens der Knüppel und das Seitenruder in Normalstellung gebracht werden. Sind die Wölbklappen in positiver Stellung, so hilft das Verschieben des Wölbhebels auf Stellung 3 (0°) ebenfalls erheblich zum Verhindern des Trudeln.

Trudeln wird nach der Standardmethode beendet:

- (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. Abweichend von der Standardmethode kann bei der ASW 20 die Phase (2) "Kurze Pause" entfallen und die Maßnahmen (1) Gegenseitensteuer und (3) Nachlassen des Steuerknüppels gleichzeitig durchgeführt werden, was zu noch schnellerem Beenden des Trudeln führt.
2. 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

Datum: 2. Dez. 1983

Bearbeiter: Waibel

LBA - Anerkennung:

Datum: 18.01.84

wird deshalb weniger empfohlen

3. Beendet die ASW 20 B 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).
4. Trudeln ist in der WK-Stellung L (Landstellung) aus Festigkeitsgründen verboten. Sollte man unbeabsichtigt mit dieser Klappenstellung ins Trudeln geraten, sind sofort die Wölbklappen einzufahren (in Stellung 1, 2 oder 3) und dann das Trudeln auszuleiten.

III. 2. HAUBENABWURF UND NOTABSPRUNG

- (1) Beide weiße Haubenverschlüsse öffnen,
- (2) Roten Notabwurfhebel für Haube am Instrumentenbrett ziehen und Haube nach oben wegdrücken,
- (3) Losschnallen,
- (4) Beim Absprung kräftig vom Flugzeug abdrücken.
Vorsicht Leitwerk !

III. 3. ANDERE NOTFÄLLE

(1) 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 sich damit in eine günstigere Position zum Notabsprung bringen bzw. diesen vielleicht vermeiden kann.

(2) Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk

Die Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk wird

Datum 24.10.85 TM-Nr. 25

LBA-Anerkennung:

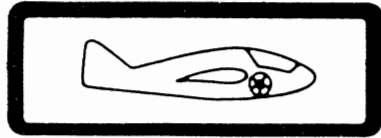
Bearbeiter: Waibel

Datum: 06.11.1985



ken und Trimmfeststellung
im Knüppel gleichzeitig
drücken.

Trimmung schwanzlastig.



Fahrwerk eingezogen:
Schwarzer Griff an der lin-
ken Bordwand unten nach hin-
ten gezogen.

Fahrwerk ausgefahren.



Schleppkupplung:
Gelber Knopf links neben dem
Knüppel.



Haube öffnen:
Weiße Griffe links und rechts
auf dem Haubenrahmen nach
vorn drücken.



Haubennotabwurf:
Roten Griff am Instrumenten-
brett nach hinten ziehen.



Lüftung:
Knopf oberhalb des Instrumen-
tenbrettes.

Ziehen = Öffnen

Zusatzlüftung:
Klappe im Haubenfenster



Datum 24.10.85 TM-Nr. 25

Bearbeiter: Waibel

LBA-Anerkennung:

Datum: 06.11.85

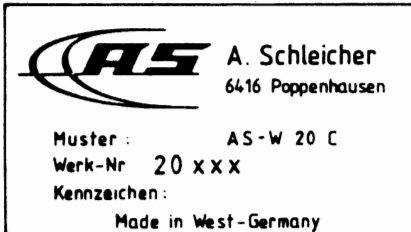


Wasserballast:
Hebel rechts an der Bordwand; Bewegung nach vorn = Ventile öffnen.

Befestigungspunkt für Fallschirmreißleine:

Roter Ring am Hauptspant

Werk-Nr. und Typenschild:
Am Hauptspant rechts hinter dem Piloten.



W.Nr. 20xxx

Bauteilschild an jedem Bauteil.

IV. 3. TÄGLICHE INSPEKTIONEN UND

IV. 4. VORFLUGKONTROLLE

Auf- und Abrüsten geschieht nach der Anleitung im Flughandbuch Seite 51 bis 53.

Nach dem Aufrüsten eine Ruderprobe durchführen und auch Bremsklappe und Radbremse kontrollieren. Reifendruck überprüfen (Haupt- und Spornrad 2,3 + 2,5 bar) !

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

Im Hangar abgestellte Flugzeuge sind erfahrungsgemäß durch Rangierschäden und durch Kleintiere gefährdet.

Datum: 2. Dez. 1983

Bearbeiter: Waibel

LBA - Anerkennung:

Datum: 18.01.84

III. 9. 3 Haube mit Notabwurf

Die Demontage der Haube erfolgt, indem der rote Notabwurfgriff oben am Instrumentenbrett gezogen und die Haube nach oben abgenommen wird.

Die Notabwurfvorrichtung sollte immer leichtgängig sein und ist regelmäßig zu fetten und auf Funktion zu überprüfen !.

Die Montage der Haube erfolgt, indem der Verriegelungsbolzen des Notabwurfes in die Dreiecksplatte des Haubengelenks eingeführt und der rote Notabwurfgriff nach vorn eingeschoben wird.

III. 9. 4 Aus- und Einbau des Wasserballastes, Wartungsanweisungen

An der Flügelrandbogenunterseite sitzt eine Bohrung, die mit einer GFK-Scheibe abgedeckt und mit einer Selbstklebefolie überklebt ist. Diese Öffnung wird freigelegt und mit einem Draht nach der Befestigungsschnur des Wasserballasttanks im Randbogen geangelt; diese Schnur wird ganz aus dem Randbogen gezogen und so weit gedehnt, bis die in die Schnur eingeflochtene Unterlagsscheibe sichtbar wird. Diese Scheibe dient als Anschlag an einem kleinen Durchgangsloch in der Randbogenrippe, so daß der Ballasttank durch die Schnur in der richtigen Position gehalten wird; die Scheibe wird von der Schnur gelöst und aufbewahrt. Nun wird an der Wurzelrippe der Schnellverschluß des dickeren Wasserschlauches durch Aufdrehen der grauen Überwurfmutter entfernt und beide Schläuche (der Entlüftungs- und der Betankungsschlauch) durch ihre Löcher in der Wurzelrippe in den Flügel gedrückt und wieder durch das große Loch in der Wurzelrippe ausgefädelt. Mit Hilfe der beiden Schläuche wird der Wasserballasttank aus dem Flügel gezogen; die Schnur wird vom Tank gelöst und muß unbedingt im Flügel

Datum: 24.10.85
TM-Nr. 25

Bearbeiter:
Heide

Änderung:

liegenbleiben ! Ebenso unbedingt darauf achten, daß am Randbogen noch genügend Schnur aus dem Flügel ragt, damit der Ballasttank wieder eingezogen werden kann. Wird die Schnur abgerissen oder unvorsichtigerweise aus dem Flügel gezogen, so benötigt man viel Geschick und Geduld, um diese wieder mittels eines langen Stahldrahtes einzufädeln.

Beim Wiedereinbau der Wasserballasttanks wird in umgekehrter Reihenfolge verfahren. Nicht vergessen, daß die Unterlagsscheibe als Anschlag wieder in die Schnur unter leichter Spannung eingebunden werden muß !

Überprüfung der Ventile

Entsprechend Bild 3.9-1 wird das Ventil an der Überwurfmutter aufgeschraubt und gereinigt; Dichtung, Kugel und Feder werden überprüft und gegebenenfalls Dichtung und Kugel ersetzt. Ventil dann wieder zusammenbauen.

Dichtigkeitsüberprüfung der Wassertanks im ausgebauten Zustand

Am Entlüftungsschlauch einen etwa 5 m langen Instrumentenschlauch anschließen und, wie in Bild 3.9.-2 gezeigt, verlegen und mit Wasser füllen.

Mit einer Luftpumpe oder mit Pressluft wird der Wassertank mit der nötigen Vorsicht auf etwa 0,2 bar oder 2 m Wassersäule (2 m Höhendifferenz zwischen den beiden Wasserspiegeln im Instrumentenschlauch) aufgepumpt. Ist nach fünf Minuten kein Druckabfall eingetreten, so kann man annehmen, daß der Tank dicht ist (alle zwei Wassertanks auf Dichtigkeit überprüfen !).

Sollten Schwierigkeiten oder Probleme auftreten, so ist mit der Fa. Schleicher Verbindung aufzunehmen !

Datum:
02. Juni 1983

Bearbeiter:
Heide

Änderung:

18



Cockpit-Rückwand.

20

19

Vorflug-Kontrolle

1. *Ruderanschlüsse und Montagebolzen gesichert?*
2. *Ruderprobe auf Kraftschlüssigkeit und*
3. *auf Freigängigkeit (Schlitze seitlich an den Ruderenden min. 1,5 mm)?*
4. *Reißleine für automat. Fallschirm befestigt?*
5. *Drucköffnungen und -sonden kontrolliert?*
6. *Beladeplan beachtet?*

Vor dem Start:

1. *Fallschirm eingehängt?*
2. *Anschallgurte fest?*
3. *Fahrwerk eingerastet?*
4. *Bremsklappen verriegelt?*
5. *Trimmung in Startstellung?*
6. *Wölbklappe in Startstellung?*
7. *Höhenmesser eingestellt?*
8. *Windrichtung prüfen!*
9. *Haube schließen und verriegeln!*

An der Unterseite des Instrumentenpilzes angebracht.

1
SCHNELLFUG
FAST

2

3

4

THERMIK
THERMALLINGL
LANDUNG nur im Endteil
LANDING for final only

Datum:

02. Juni 1983

Bearbeiter:

Heide

Änderung:

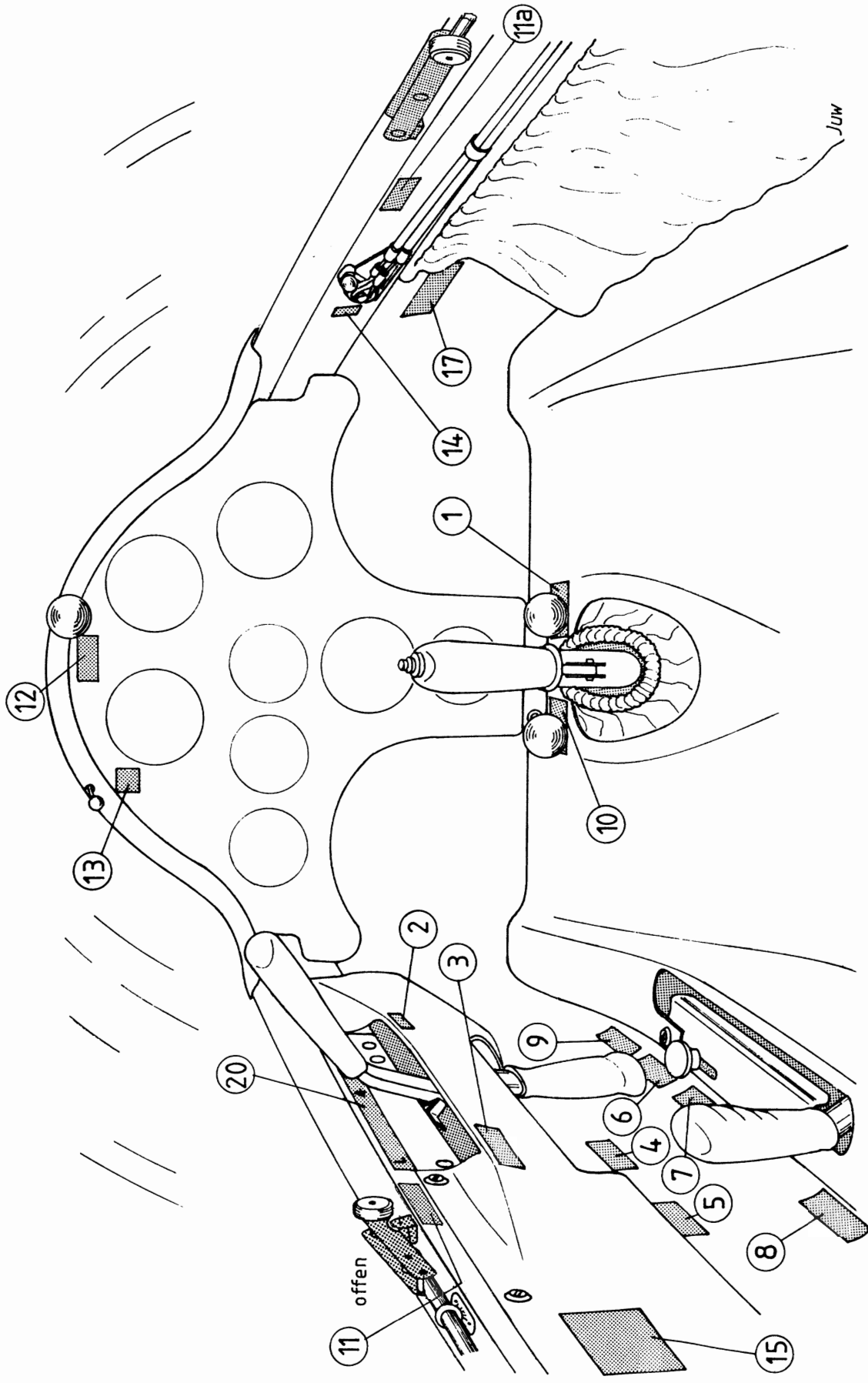


Bild 5.4-1

Datum: 24.10.85
TM-Nr. 25

Bearbeiter:
Jumtow

Änderung: