

2.1. Aufrüsten

Alle Bolzen und Bohrungen sowie die Kugelköpfe und -pfannen säubern und einfetten. Den Wölbhebel im Cockpit auf Stellung 2 bringen, damit sich die Stoßstangen flügelseitig im Rumpf nicht im Mixer verfangen und dadurch verbogen werden. 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 Gleitzahlpunkte). 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. Normalerweise wird der Flügel wohl in der 15 m-Version an dem Rumpf montiert, da der Transportwagen nicht groß genug ist, um die langen Flügel aufzunehmen. Es ist jedoch zulässig, den Flügel auch in der großen Version zu montieren.

Für beide Versionen gilt, daß die angesteckten Randbogen bzw. Außenflügel durch den vertikalen Stahlstift $\varnothing 6$ mm gesichert werden müssen.

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 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-, Wölbklappen- und BK-Anschlüsse im Rumpf können in gleicher Weise abgesichert werden.

*) nicht bei automatischem Höhenruderanschluß nach TM Nr. 29 !

Zulässige Werte für Rudergewichte, rücklastige Momente und
Ruderspiel bei festgehaltener Steuerung

	zul. Gewicht [kp]	zul. Moment [cm kp]	zul. Spiel Grad	zul. Spiel mm
Seitenruder	2,8 - 3,6	8,6 - 11,0	0,8°	4,5
Querruder innen	2,2 - 2,6	2,8 - 3,5	1,25°	1,75
Querr. auß. (16,59m Versil)	0,23 - 0,29	0,54 - 0,66	1,25°	1,75
Wölbklappe	5,1 - 6,5	12,3 - 15,7	1,1°	2,75
Höhenruder (eine Hälfte)	0,7 - 0,9	1,7 - 2,2	1,15°	3,0
Höhenruderantrieb	0,21 - 0,27	1,0 - 1,2	1,15°	3,0

Zwischen Höhenruderantrieb und den Höhenruderhälften
darf kein Spiel sein !