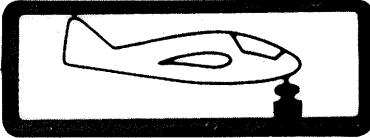


Bremsklappen :
Blauer Griff an der
linken Seitenwand.
Bremsen werden durch
Ziehen ausgefahren.



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!

ASW 20 L - Flughandbuch -

Mit Schwergängigkeit der Ruder ist dann zu rechnen, in Extremfällen bis zur Blockierung. Einmaliges Übersteigen der 0° - Grenze mit zuvor trockenem Flugzeug läßt auch bei starker Vereisung der Flügel- und Leitwerksvorderkanten keine Beeinträchtigung der Rudergängigkeit erwarten.

Flüge mit Wasserballast oberhalb der 0° - Grenze vermeiden, wegen Gefahr der Vereisung der Entlüftung.

Kunstflug:

Die ASW 20 L in 16,59 m - Version ist nicht für Kunstflug zugelassen, in 15,0 m - Version siehe S. 32.

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 vorm 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 Schwerepunktakupplung und Hauptspant überbrückt. Vor dem ersten Flug ist das Flugzeug aufzubooken und mit darin sitzendem Pilot zu prüfen, ob der Fallschirm die Cockpit-Rückwand derart eindrücken kann, daß sich das Fahrwerk nur noch schwer einfahren läßt. Falls dieser Fall eintritt, ist die Rückwand durch eine aufgeleimte Leiste zu versteifen!

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).

<u>Zulässige Lastvielfache</u>	<u>16,59 m</u>	<u>15,0 m</u>
Größtes positives Lastvielfaches	+ 5,3	+ 5,3
Größtes negatives Lastvielfaches	- 2,65	- 2,65
bei	165 km/h	175 km/h
mit der Geschwindigkeit sich verringert auf		
größtes positives Lastvielfaches	+ 4,0	+ 4,0
größtes negatives Lastvielfaches	- 1,5	- 1,5
bei	250 km/h	265 km/h

1.4 Beladeplan

Zuladung im Führersitz (Pilot und Fallschirm)

minimal 70 kp

maximal 115 kp

evtl. Abweichung davon
auf S. 35 beachten !

Bei geringerer Zuladung muß die Differenz zur Mindestzuladung durch Gewichtsausgleich im Bug (nachrüstbare Sonderausstattung s. S. 22) 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 Gepäckraumes 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

(nur bei 15 m - Version zulässig)

Das höchstzulässige Fluggewicht von 454 kp (15 m) darf nicht überschritten werden. Zur Abschätzung der maximal möglichen Ballastmenge dient folgende Tabelle:

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 Schleppkupplung 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 Nachprüfung von SP-Lage und Ruderausschläge erfolgt in der 15 m - Version.

Die Bremsklappenkästen haben keine Entwässerungslöcher.