

Gegenstand:

Umrüstung auf Baureihe A S K 23 B

Betroffen:Alle ASK 23 bis Werk-Nr. 23051 wahlweise,  
ab Werk-Nr. 23052 serienmäßigDringlichkeit:

Keine, Änderung auf Wunsch

Vorgang:Für die Zulassung der ASK 23 nach JAR 22.73(a)  
(einfacher Kunstflug und Wolkenflug), müssen die  
Bremsklappen vergrößert, die max. Flugmasse auf  
360 kg, die Höchstmasse der nichttragenden Teile  
auf 235 kg reduziert und die Handbücher geändert  
werden.Maßnahmen:

1. Im Flughandbuch sind die Seiten "Titelblatt",  
2a, 4, 7, 8, 11, 16, 22, 23a, 23b, 26, 26a  
auszutauschen bzw. zu ergänzen und im Berichts-  
standsstand einzutragen.
2. Im Wartungshandbuch sind die Seiten "Titelblatt",  
2a, 6, 8, 27, 39, 45, 57, 59, 62 und die "War-  
tungsanweisung A" auszutauschen bzw. zu ergänzen  
und im Berichtsstandsstand einzutragen.
3. Bremsklappen ausbauen und entsprechend der  
Zeichnung 230.51/52.S5 die neuen Bremsklappen  
einbauen.
4. Nach den Angaben im Wartungshandbuch die neuen  
Bremsklappen und die daran gekoppelte Radbremse  
neu einstellen. Bei eingelaufener Radbremse den  
Bremsklappen-Spalt am Flügel auf ca. 30 mm ein-  
stellen.
5. Bremsklappen und Radbremse auf Funktion und  
Wirkung überprüfen.
6. Altes Datenschild ASK 23 im Cockpit entfernen  
und neues Datenschild ASK 23 B mit max. Flugmasse  
von 360 kg anbringen.
7. Feuerfestes Typenschild in ASK 23 B ändern.

Material:

siehe Zeichnungen

Zeichnungen:

230.51/52.S5	A1
230.43/44.0007	A2
230.43/44.0027	A4
230.43.0103	A4

Einbau u. Einstellanweisung f. BK (3 Blatt)

Masse und  
Schwerpunktlage:

Durch den Austausch der Bremsklappen verändert sich die Masse der Flügel nicht.  
Eine Ermittlung der Masse- und Schwerpunktdaten ist deshalb nicht erforderlich.

Hinweise:

1. Für diese TM wurde ein ergänzender Nachweis erbracht (Sailplane ASK 23 B Variant B of basic model ASK 23) und entsprechende Flugversuche unternommen.
2. Die Änderung gemäß dieser TM darf nur vom Hersteller oder einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchgeführt werden.

Sie ist im Rahmen Nachprüfung als "große Änderung" nach "Luft Ger PO" vierter Abschnitt von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung im Bordbuch und den Prüfunterlagen zu bescheinigen.

Hierzu muß das Lufttüchtigkeitszeugnis und der Eintragungsschein vom Luftfahrt-Bundesamt geändert werden.

Poppenhausen, den 07.02.1986

ALEXANDER SCHLEICHER  
GmbH & Co.

*L.-W. Juntow*  
(L.-W. Juntow)

Diese Technische Mitteilung wurde mit Datum vom 19. März 1986 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt.



*Juntow*

1.) Nach Demontage der alten Bremsklappe, wie in Zeichnung 230.51/52.S5 dargestellt, Hebel für Bremsklappe (10) (13) einstellen, dabei muß der Kniehebel (6) am Anschlag (7) anliegen bzw. verkniet sein.

Es muß der Gelenkkopf (9) der Stoßstange IV (8) entsprechend herausgedreht werden.

-Hinweis: Sollte das Gewinde des Gelenkkopfes (9) nicht mehr lang genug, d.h. bis zum Kontrollloch in der Stoßstange eingeschraubt sein, muß die Stoßstange IV, 265 mm lang gegen eine die 270 mm lang ist, ausgetauscht werden (Zeichnung-Nr. 230.43.0017) ! -

2.) Bremsklappe (3) so in die Hebel (10) (13) montieren, daß die Oberkante der Bremsklappe wie in Fig. 1 dargestellt, ca. 8 mm tief im Klappenkasten sitzt, hierbei das Abstandsmaß ca. 700 mm der beiden Befestigungsbohrungen von der alten Bremsklappe so genau wie möglich auf die neue Bremsklappe übertragen.

Es ist darauf zu achten, daß die Bremsklappe sich leicht ein- bzw. ausschwenken läßt. Eventuell eine Befestigungsbohrung etwas größer als  $\varnothing 6,1$  mm bohren.

3.) Abdeckung für Bremsklappe (1) in den Flügel einpassen. Nun müssen die Bohrungen für die Führungen (2) (14) (37) (38) von der Bremsklappe auf die Abdeckung übertragen werden. Hierzu werden acht Körner benötigt, die nach Fig. 2 selbst angefertigt werden können. Damit die Körner genügend hoch stehen, müssen Scheiben untergelegt werden.

Die von der Bremsklappe abgenommenen Bohrungen an der Abdeckung mit  $\varnothing 6,1$  mm bohren. Nun werden von der Oberseite mit einem Zapfensenker  $\varnothing 22$  mm bis auf das GFK-Laminat die Bohrung  $\varnothing 6,1$  aufgebohrt (siehe Fig. 3)

4.) Die Führungen für Abdeckung (2) (14) (37) (38) nach Zeichnung 230.51/52.S5 einsetzen und mit Epikote/Epikure-Harz/Härtergemisch, angedickt mit Microballons, ausgießen.

Anschließend die Führungsbohrungen der Bremsklappe auf  $\varnothing 6,5$  mm aufbohren.

5.) Die Splintlöcher  $\varnothing 1,5$  nach Zeichnung 230.51/52.S5 in die Führungen bohren und die Druckfedern (15) montieren.

6.) Abdeckung aufrauen und mit PE-Leichtspachtel an die Flügelkontur anpassen und lackieren.

Fig. 1

Maß X am inneren  
und äußeren Hebel  
messen !

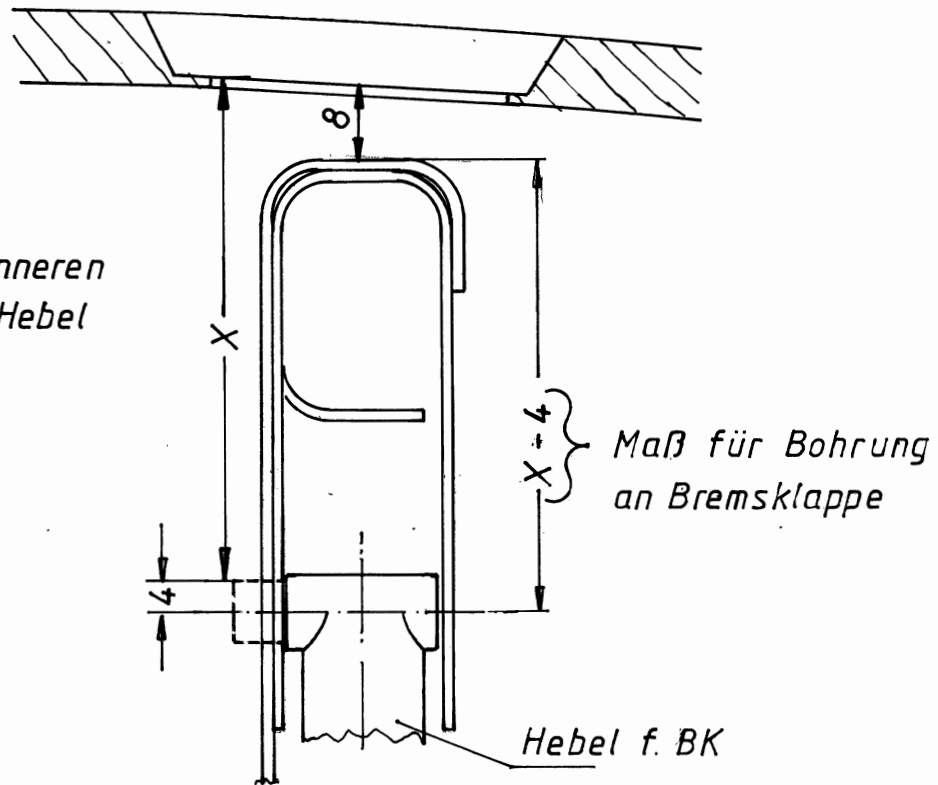
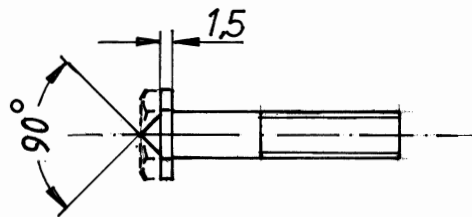
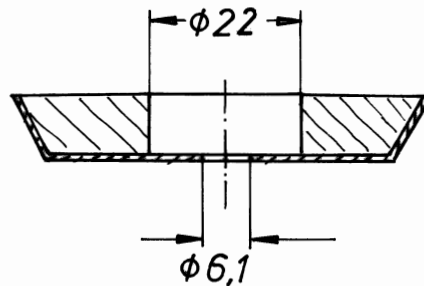


Fig. 2



Sechskantschraube M6 x 30 DIN 931-8.8

Fig. 3



Zuwendungen verpflichten zu Schadenersatz. Alle Rechte für den Fall der Patenterteilung oder Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.

Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlagen, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden.

Nach Abänderung der Bremsklappen laut TM-Nr. 3 muß die Bremsklappensteuerung neu eingestellt werden.

1. Den Bremsseilzug vom Bremsklappen-Umlenkhebel I im Rumpf demontieren. Bei aufmontiertem Flugzeug werden die Bremsklappen-Stoßstangen III der Flügel an die Umlenkhebel II im Rumpf angeschlossen und die Bremsklappen verriegelt.  
Das vordere Ende der Stoßstange I für Bremsklappen im Rumpf (Betätigungsstange) muß jetzt ca. 10 mm Luft zum Steuerspant haben. Durch hinein- bzw. herausdrehen des Verstellkopfes an den beiden Bremsklappen-Stoßstangen II im Rumpf, kann entsprechend eingestellt werden.  
Zwischen dem Bremsklappen-Handhebel und dem Sitzwannenausschnitt müssen ca. 5 mm Weg sein.
2. Nun werden die Bremsklappen ausgefahren bis der Bremsklappen-Hebel im Flügel an den Anschlag (Teflonklotz) der Bremsklappe anschlägt. In dieser Stellung muß der Bremsklappen-Handhebel hinten an der Aussparung der Sitzwanne anschlagen. Der Sitzwannenausschnitt muß entsprechend angepaßt werden.  
Der Bremsklappen-Umlenkhebel I im Rumpf darf dabei nicht an den Fahrwerksspant (Hauptspant II) anschlagen.
3. Den Bremsseilzug wieder an den Bremsklappen-Umlenkhebel I montieren. Den Radbremsseilzug mit der Seilrolle so einstellen, daß bei voll blockiertem Rad noch mindestens 20 mm Luft zwischen Bremsklappen-Handhebel und Sitzwannenausschnitt sind.