

Ist die Lauffläche eines Reifens abgenutzt, so muß dieser ausgewechselt werden. Alle Arten von Fetten und Ölen sind von dem Reifen fernzuhalten, da das Gummimaterial von ihnen angegriffen und zerstört wird.

#### Größen:

- Haupttrad : Reifen mit Schlauch 5.00-5 6ply rating.
- Bugrad : Reifen mit Schlauch 260 x 85.
- Spornrad : Reifen mit Schlauch 210 x 65.

#### Luftdrücke:

- Haupttrad : 3,0 bar
- Bugrad : 2,0 bar
- Spornrad : 2,5 bar (wenn eingebaut)

### III. 6. 4 Rad-Bremssystem

Hat die Radbremse schlechte oder keine Bremswirkung, so kann dies folgende Gründe haben:

- a. Die Bremsbeläge sind so abgenutzt, daß ein Nachstellen erforderlich wird.
- b. Die Bremsklappen gehen beim Ausfahren gegen den Anschlag, ohne das die Radbremse genügend Bremswirkung hat.
- c. Die Bremsbeläge haben sich soweit abgenutzt, daß sie ausgetauscht werden müssen.

Zum Nachstellen der Bremse bzw. zum Austauschen der Bremsbeläge muß die Abdeckung vom Hauptspant demonstert werden.

### III. 6. 5 Nachstellen der Radbremse

Durch Verkürzen des Spansschlosses ① am Umlenkhebel ⑤ kann der Bremsseilzug ② nachgespannt werden (siehe Fig. 3.6.-2).

Datum: 01.02.85

Bearbeiter: Juntow

Änderung:

TM Nr. 5 vom  
06.09.1988

### II. 2. 5 Bremsklappensteuerung

Von dem Bediengriff an der linken Bordwand führen zwei Stoßstangen zu einem Schwinghebel, einer Rohr-Schweißkonstruktion, von dort geht je für die linke und rechte Bremsklappe eine Stoßstange ab, die jeweils einen 90° Umlenkhebel antreiben, die auf der Höhe der Flügel am Zwischenboden befestigt sind. Auf diesen Schwenkhebeln sitzen die Anschlußköpfe für die l'Hotelier-Anschlüsse. Hier werden bei der Flügelmontage die Bremsklappenstoßstangen (Alu-Rohr) aus den Flügeln angeschlossen. Diese Stoßstangen führen über eine Stahlstange zu den Kniehebeln. Die Hebel verknien in einer Endstellung und halten die Bremsklappen geschlossen. Vom Kniehebel aus treibt eine Stange das BK-Parallelogramm bestehend aus zwei Schwinghebeln, einer Verbindungsstange und der Bremsklappe selber an.

Datum: 01.02.85

Bearbeiter: Kaiser

Änderung:

### II. 3 FAHRWERK

#### II. 3. 1 Hauptfahrwerk

Das Hauptfahrwerk ist ein fest eingebautes Rad 5.00-5 mit Tost-Innenbacken-Bremse.

Reifendruck: 3,0 bar

Das Bugrad ist ein fest eingebautes Rad 260 x 85.

Reifendruck: 2,0 bar

#### II. 3. 2 Sporn

Üblicherweise wird das Flugzeug mit einem Schleifsporn aus Integralschaum mit einer Metallschleifplatte angeboten.

##### Spornrad:

Auf Wunsch kann der Schleifsporn durch ein festes Spornrad 210 x 65 ersetzt werden (Reifendruck: 2,5 bar); oder durch einen Integral-Schaumsporn mit Nylonrolle.

#### II. 3. 3 Radbremssystem

Die mechanische Innenbacken-Bremse des Hauptfahrwerks ist mit der Bremsklappensteuerung gekoppelt. Beim Ausfahren der Bremsklappen wird im letzten Drittel die Radbremse betätigt.

Vom BK-Schwinghebel im Rumpf führt ein Seilzug über einen Umlenkhebel zum Bremshebel an der Ankerplatte der Bremse.

### II. 4 COCKPIT UND AUSRÜSTUNG

Das Flughandbuch beschreibt die Positionen der Steuer- und Bedienhebel und ihre Wirkung (Siehe IV. 2 im Flughandbuch). Im Anhang (V. 4, Fig. 5.4-1) ist das Cockpit abgebildet.

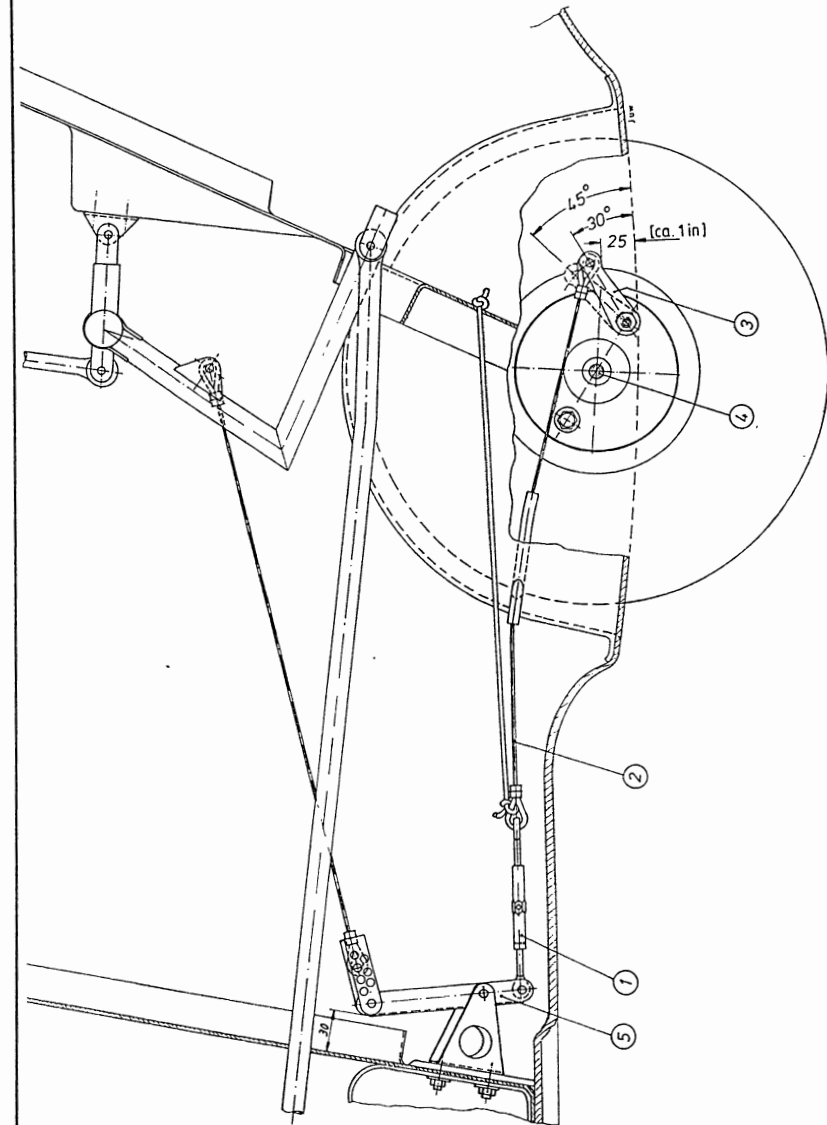
Datum: 01.02.85

Bearbeiter: Juntow

Änderung:

TM Nr. 5 vom  
06.09.1988

Fig. 3.6-2 Nachstellen der Radbremse



Datum: 01.02.85

Bearbeiter: Juntow

Änderung:

TM Nr. 5 vom  
06.09.1988

Die Bremse muß so eingestellt werden, daß

1. beim Ausfahren der Bremsklappen die Bremsklappen-Unterkante mit der Flügeloberkante abschließt und
2. der BK-Handhebel noch ca. 40 mm Weg bis zum hinteren Sitzwannen-Auschnitt hat.
3. Der Bremshebel ③ sollte ein Winkel von ca. 45° zur Radkasten-Unterkante haben (siehe Fig. 3.6-2).

Bei dieser Einstellposition darf sich das Rad nicht mehr drehen.

Die Grundeinstellung (ungebremst) des Bremshebels ③ zur Radkasten-Unterkante beträgt ca. 30°.

### III. 6. 6 Auswechseln der Bremsbeläge

Die Radachse ④ -SW 17- demontieren. Das Rad vorsichtig aus dem Radkasten herausziehen und den Bremsseilzug ② vom Bremshebel ③ lösen. Die Bremsankerplatte aus der Felge herausnehmen.

Bei einer Bremsbelagdicke von weniger als 1,5 mm sind die Bremsbacken durch neue zu ersetzen. Bremsstrommel und Ankerplatte vom Bremsstaub gründlich reinigen.

Innerhalb der Bremse darf nicht gefettet werden !

Bei der Montage der neuen Bremsbacken ist darauf zu achten, daß die schwächere Rückzugfeder am Bremsnocken und die starke Feder an der Ankerschraube in die Bremsbacken eingehängt werden.

Nun in umgekehrter Reihenfolge alles wieder montieren und die Bremse, wie in Kap. III. 6. 5 beschrieben, einstellen.

Hierbei ist auch die "Technische Anweisung für alle Tost-Räder" mit den Angaben den vorschriftsmäßigen Anzugsdrehmomenten zu beachten.

Funktions- und Wirkungsprüfung der Bremse durchführen !

Datum: 01.02.86	Bearbeiter: Juntow	Änderung:	TM Nr. 5 vom 06.09.1988
-----------------	--------------------	-----------	-------------------------

### III. 7 SCHMIERPLAN

Siehe hierzu Fig. 3.7-1

#### Kugellager:

Die verwendeten Rillenkugellager sind mit einer Dauerfettfüllung versehen und gekapselt; ein Nachfetten ist nicht nötig.

Die 14 C 6 Schwenkkugellager in den Stoßstangen und Dural-schwinghebeln sind gefettet und mit Filzdichtungen abgedeckt und benötigen ebenfalls über lange Zeit keine Pflege. Das gleiche gilt für die Kugellager der Stoßstangenführungen.

Die Haubenverschlüsse, vor allem der Notabwurf vorn, sind gut gefettet zu halten.

Verschmutzte Kupplungen reinigt man am besten mit Druckluft, Pinsel und durch Bewegungen der Kinematik; anschließend können sie wieder mit Sprühöl oder dergleichen geschmiert werden. Fett und Öl auf MoS<sub>2</sub>-Basis sind für Lager mit Messing-, Bronze- oder Kupferteilen nicht geeignet, jedoch sehr gut für Stahl/Stahl-Lager und für Wälzlager.

### III. 8 DRUCKLEITUNGEN UND ANSCHLÜSSE FÜR DIE INSTRUMENTIERUNG

Siehe hierzu Fig. 3.8-1.

1. Höhenmesser
2. Fahrtmesser
3. Variometer
4. TEK-Düse
5. Statische Druckabnahme am Rumpf für Fahrtmesser

Datum: 01.02.85

Bearbeiter: Juntow

Anderung: