

BLATT: 1
von 2

ASH 25
Technische Mitteilung
Nr. 1

Alexander Schleicher
GmbH & Co.
Segelflugzeugbau
D-6416 Poppenhausen

Gegenstand: Bauliche Vorbereitung des Rumpfes der ASH 25 für einen vereinfachten, nachträglichen Einbau des Triebwerkes bei Umrüstung auf Motorsegler.

Betroffen: Alle Segelflugzeuge ASH 25.

Dringlichkeit: Keine, nur auf Kundenwunsch.

Vorgang: Um ein späteres Umrüsten der ASH 25 in einen Motorsegler ASH 25 E zu erleichtern, wird das Segelflugzeug in einer zweiten Version als ASH 25 nach TM 1 angeboten, welche im Rumpf bereits bauliche Vorbereitungen erhält. Die bauliche Umrüstung nach TM 1 kann sowohl gleich bei Neubau des Segelflugzeuges mitbestellt werden als auch nachträglich am Segelflugzeug erfolgen. Die ASH 25 nach TM 1 wird als Segelflugzeug zugelassen, weist aber gegenüber der ASH 25 die unter Punkt "Maßnahmen" beschriebenen Änderungen auf.

Maßnahmen:

1. Bauliche Änderungen:

Rumpf: Bei Neubau wird der Ausschnitt für die Motorklappen bei der Herstellung des Rumpfes gleich in die Rumpfröhre mit eingelassen, bei späterer TM 1-Umrüstung am Segelflugzeug wird der Rumpf nachträglich aufgeschnitten.

Dieser Ausschnitt wird durch die Motorklappen geschlossen. Die Halterung für Klapptriebwerk und der Kasten für Motorraum werden laut Zusatzlaminierplan 258.11.S1 eingebaut. Der Sauerstoffspant entfällt, der Steuerspant wird oberhalb des Querkraftrohres abgeschnitten. Zusätzlich wird der Spant für Motorraum eingesetzt.

Ausblasung: Die Druckabnahme für die Blasturbulatoren am Flügel erfolgt bei Neubau vorzugsweise durch Pitotdüsen auf der Flügelunterseite (wobei die Blasrohre im Rumpf sowie die automatischen Anschlüsse an den Wurzelrippen entfallen können); bei Segelflugzeugen, die mit der Änderung nach TM 1 nachgerüstet werden sollen, kann auf Wunsch die Blasluft weiterhin durch den Rumpf geführt werden.

Druckabnahme: Beide Fahrtmesser müssen ihren Gesamtdruck von dem Staurohr in der Rumpfspitze und den

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

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

statischen Druck von den Bohrungen in der Rumpfröhre beziehen. Für elektrisch kompensierte Variometersysteme sind die Drücke, die ein Prandtl-Rohr in der Seitenflosse liefert, besser geeignet.

**Sauerstoff-
einbau:**

Durch den Wegfall des Sauerstoffspantes kann nur noch eine Sauerstoffflasche im Kasten für Motorraum eingebaut werden.

2.1 Die folgenden Seiten im Handbuch sind gegen neue Seiten mit dem Vermerk "TM 1" und mit Datum vom 15.04.88 auszutauschen:

| | | | | | | |
|---------------|-------|------|------|-----|-----|------|
| Flughandbuch: | Seite | 0.2 | 0.4 | 0.5 | 1.5 | 4.5 |
| | | 4.7 | 5.2 | 5.3 | 7.3 | 7.11 |
| | | 7.14 | 7.15 | | | |

| | | | | | | | |
|-------------------|-------|-----|------|------|------|------|-----|
| Wartungshandbuch: | Seite | 0.2 | 0.4 | 0.5 | 2.3 | 2.7 | 2.8 |
| | | 2.9 | 2.10 | 2.11 | 2.30 | 2.33 | |
| | | 5.2 | 6.11 | 6.12 | 7.3 | 9.6 | |

2.2 Die Durchführung des Austausches der Handbuchseiten ist im Berichtigungsstand der beiden Handbücher auf Seite 0.2 bzw. 0.3 einzutragen und zu bescheinigen.

Material und
Zeichnungen:

Laut Zeichnungsliste, die für die ASH 25 nach TM 1 auf der der ASH 25 aufbauend neu erstellt wurde. Alle diese TM betreffenden Zeichnungen sind durch den Vermerk "TM 1" im Schriftfeld gekennzeichnet.

Hinweise:

Die baulichen Maßnahmen dürfen nur vom Hersteller Alexander Schleicher oder einem anerkannten Luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden.

Poppenhausen, den 08.04.1988

ALEXANDER SCHLEICHER
GmbH & Co.


Dipl.-Ing. Martin Heide

Diese Technische Mitteilung wurde mit Datum vom 20. Juli 1989 durch das Luftfahrtbundesamt anerkannt (gezeichnet: 

