

- Gegenstand:**
1. Erhöhung der Lebensdauer der Zelle von 6000 auf 12000 Flugstunden.
  2. Untersuchung der Höhensteuerung nach Rumpf- und Fahrwerksreparaturen.
  3. Zusätzliche Sicherung für die hinteren Fahrwerksschrauben, Änderung von Wartungsintervallen.
  4. Einarbeitung der LTA-Nr. 1993-001/3 über die zwingende Verwendung von Sicherungen für die L`Hotellier Schnellverschlüsse in das Flug- und Wartungshandbuch.

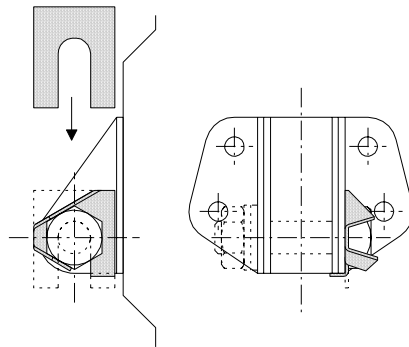
**Betroffen:** Alle Segelflugzeuge ASH 25, alle Baureihen, Geräte-Nr.: L-364  
Motorsegler mit der Geräte-Nr.: L-858, *nur* Baureihe ASH 25 E, alle Werknummern

- Dringlichkeit:**
1. Vor Erreichen einer Betriebszeit von 6000 h
  2. Sofort, vor dem nächsten Start, falls in den letzten Jahren eine größere Reparatur im Fahrwerksbereich oder an der Seitenflosse durchgeführt wurde.
  3. Bei der nächsten Jahresnachprüfung
  4. siehe LTA 1993-001/3

- Vorgang:**
1. Die Betriebsfestigkeitsversuche an FVK-Flügeln und - Tragflügelholmen haben ergeben, daß für diese Bauteile eine Lebensdauer von 12000 h erreichbar ist. Da bei diesem Prüfprogramm nicht das gesamte aus FVK gefertigte Segelflugzeug untersucht wurde, kann diese Lebensdauer von 12000 h nur erreicht werden, wenn für jedes einzelne Flugzeug (über die obligatorischen Jahresnachprüfungen hinaus) in einem speziellen Mehrstufenprüfprogramm die Lufttüchtigkeit unter dem Aspekt der Lebensdauer erneut nachgewiesen wird.
  2. Bei zwei ASH 25 wurden nach mangelhaft durchgeführten Reparaturen im Fahrwerksbereich oder im Bereich der Seitenflosse Beschädigungen an der Höhensteuerung übersehen. Diese Beschädigungen durch Überlastung der Höhensteuerung kann zu einer Verringerung der Steuersteifigkeit führen. Die dadurch erniedrigte Eigenfrequenz dieser Steuerung kann wiederum, nach entsprechender Anregung, zu einer Frequenzkopplung mit der Höhenflosse und zum Flattern führen.
  3. Die beiden Verschraubungen der H-Strebe des Fahrwerks mit den Beschlägen am hinteren Fahrwerkspants haben sich vereinzelt gelöst. Falls diese Schraubverbindung nicht mit Schraubensicherungsblech markiert ist, ist die Verschraubung auf jeder Seite zu lösen und ein Sicherungsblech einzufügen, welches nach dem Anziehen der Verschraubung umzubiegen ist.  
Ist die Sicherungsmarkierung vorhanden und in Ordnung, entfällt diese Maßnahme, da dann bereits in der Fertigung diese Verbindung mit Loctite gesichert wurde.  
Eine jährliche Kontrolle der Seilrolle der Seitensteuerung in der Seitenflosse ist nicht mehr nötig. Die Betriebserfahrung mit über 200 Flugzeuge der Muster ASH 25 und ASW 22 hat gezeigt, daß diese Seilumlenkung nicht lebensdauerkritisch ist.  
Die Schmierintervalle aller Ruderlager können ebenso deutlich verlängert werden, da sie durch die beidseitigen, elastischen Abdeckbänder vor Staub und anderen Umwelteinflüssen ausreichend geschützt sind.
  4. Gemeldete Störungen bei L`Hotellier Schnellverschlüssen mit Verriegelungskeil haben das LBA zur Herausgabe einer LTA veranlaßt. Mit dieser TM wird die aktuelle Ausgabe LTA-Nr. 1993-001/3 in das Wartungshandbuch aufgenommen. Bisher handschriftlich durchzuführende Änderungen im Flughandbuch werden durch das Einfügen neuer Seiten mit entsprechenden inhaltlichen Änderungen ersetzt.  
Von denen auf Anlagen-Blatt 2 dieser LTA angesprochenen Sicherungsverfahren werden bei Schleicher-Flugzeugen ausschließlich nur die Sicherungsnadel Abb. 2 (Federstecker), Schempp-Hirth-Sicherungsfeder Abb. 4 (ebenfalls auch Federstecker genannt) oder die Wedekind-Sicherung Abb. 5 verwendet.

**Maßnahmen:**

1. Bei Erreichen einer Gesamtflugzeit von 6000 Stunden ist erneut das „Prüfprogramm zur Erhöhung der Lebensdauer ASH 25“ durchzuführen. Das jeweils aktuelle Programm kann von der Firma:  
**A. Schleicher GmbH**  
**Postfach 60**  
**D-36161 Poppenhausen**  
**Telefon +49 6658 890 oder Fax +49 6658 8940**  
bestellt werden.  
Eine Kopie des ausgefüllten Programms ist an oben genannte Anschrift zu senden.
2. Die Höhensteuerung ist entsprechend der Anweisung „Checkliste zur Überprüfung der Höhensteuerung der ASH 25, alle Baureihen“ zu untersuchen. Werden Beschädigungen oder zu geringe Steuersteifigkeiten gefunden, so ist die Steuerung zu reparieren und die „Versteifung für FW-Spant hinten“ (Zeichnungs-Nr. 250.11.0209) einzubauen. Ist die Steuerung ohne Beschädigung, so ist der Einbau des Versteifungsspants nicht unbedingt notwendig. Spätestens aber bei einer gesamten Betriebszeit von 3000 h ist der Einbau auf jeden Fall durchzuführen.
3. Falls notwendig, sind Sicherungsbleche der Firma Schleicher entsprechend der nachfolgenden Skizze einbauen.



Die Änderung von Wartungsintervallen erfolgt durch den Austausch von Handbuchseiten. Die folgenden Handbuchseiten sind gegen neue Seiten mit dem entsprechenden Änderungsvermerk auszutauschen:

**ASH 25 Änderungsvermerk TM 14:**

**Flughandbuch:** Seiten 4.4 - 4.5

**Wartungshandbuch:** Seiten 3.3 - 3.4 / 4.2 - 4.5 / 7.3 - 7.7 / 8.3

Diese Seiten enthalten auch Änderungen der TM 5, 6 und 11. Bei nachträglicher Durchführung dieser TM's dürfen diese Seiten nicht erneut ausgetauscht werden. Die Seiten mit dem zusätzlichen Änderungsvermerk TM 14 sind die aktuellsten und beinhalten die Änderungen von TM 5, 6 und 11!

**ASH 25 nach TM 1 (für Motoreinbau vorbereitet) Änderungsvermerk TM 14:**

**Flughandbuch:** Seiten von ASH 25 4.4 - 4.5

**Wartungshandbuch:** Seiten von ASH 25 3.3 - 3.4 / 4.2 - 4.5 / 7.3 / 7.5 - 7.7 / 8.3  
Seiten mit zusätzlichem TM 1-Vermerk 5.2 / 7.4

Diese Seiten enthalten auch Änderungen der TM 5, 6 und 11. Bei nachträglicher Durchführung dieser TM's dürfen diese Seiten nicht erneut ausgetauscht werden. Die Seiten mit dem zusätzlichen Änderungsvermerk TM 14 sind die aktuellsten und beinhalten die Änderungen von TM 5, 6 und 11!

**ASH 25 E Änderungsvermerk TM 12:**

**Flughandbuch:** Seiten 4.4 - 4.5

**Wartungshandbuch:** Seiten 3.3 - 3.4 / 4.2 - 4.4 / 5.2 / 7.3 - 7.7 / 8.3

Diese Seiten enthalten auch Änderungen der TM 4 und 10. Bei nachträglicher Durchführung dieser TM's dürfen diese Seiten nicht erneut ausgetauscht werden. Die Seiten mit dem zusätzlichen Änderungsvermerk TM 12 sind die aktuellsten und beinhalten die Änderungen von TM 4 und 10!

Der Austausch ist im Berichtigungsstand der Handbücher einzutragen.

**Material und  
Zeichnungen:**

Die Sicherungsbleche, Wartungshandbuchseiten und Wartungsanweisungen sowie das Prüfprogramm zur Erhöhung der Betriebszeit können bei der Firma Alexander Schleicher bestellt werden.

**Masse und**

**Schwerpunktlage:** Die Massenänderungen sind so gering, daß eine Schwerpunktwägung nicht erforderlich ist.

**Hinweise:**

1. Die Prüfung zur Erhöhung der Betriebszeit muß von einem dafür zugelassenem luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) oder dem Hersteller durchgeführt werden.
2. Das Teil „Versteifung für FW-Spant hinten“ (Zeichnungs-Nr. 250.11.0209) muß vom Hersteller Alexander Schleicher GmbH bezogen werden.  
Der Einbau darf nur vom Hersteller Alexander Schleicher oder von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden.
3. Die Sicherung kann von einer sachkundigen Person angebracht werden.

Alle Maßnahmen sind von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät zu prüfen, im Bordbuch, Flug- und Wartungshandbuch und in den Prüfunterlagen zu bescheinigen.

Die Handbuchseiten können vom Flugzeughalter selbst ausgetauscht werden.

Poppenhausen, den 27.03.98

**Alexander Schleicher**  
GmbH & Co.  
i.A.

(M. Heide)

Diese Technische Mitteilung wurde mit dem Datum vom 06. Nov. 1998 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt. (gez.: Jung)