

Gegenstand: Verschiedene bauliche Veränderungen

Betroffen: ASH 25, alle Baureihen
ASH 25 E, alle Baureihen. Punkt 5 nur für die Baureihe ASH 25 M.

Dringlichkeit: Keine, bei Bedarf auf Wunsch des Kunden, aber zum Teil nur bei Neuanfertigung.

Vorgang:

- 1) Carbonfaser(CF)-Belegung des äußeren Flügeltrapezes (ab 8.25m) erhöht, zur Steigerung der Flügeltorsionssteifigkeit. Diese Maßnahme kann auf Wunsch des Kunden nur bei Neuanfertigung berücksichtigt werden.
- 2) Wölbklappen- und Querrudersteg aus Carbonfaser zur Steigerung der Flügeltorsionssteifigkeit.
Diese Maßnahme kann auf Wunsch des Kunden bei Neuanfertigung berücksichtigt werden. Zur Nachrüstung können diese Stege auch nachträglich, am fertigen Flügel, mit CF-Gewebe belegt werden.
- 3) Querruder mit einem Laminierplanplan aus Hochmodul-Carbonfasern. Diese Maßnahme kann auf Wunsch des Kunden bei Neuanfertigung berücksichtigt werden. Zur Nachrüstung können diese Ruder ausgetauscht werden.
- 4) Die Pitotrohre oder die Staubelüftung durch den Rumpf der Grenzschichtbeeinflussung können durch den Einbau von Naca-Hutzen auf der Flügelunterseite ersetzt werden.
Diese Maßnahme kann auf Wunsch des Kunden bei Neuanfertigung berücksichtigt werden. Die Nachrüstung ist ebenfalls möglich.
- 5) Für das Muster ASH 25 Mi wurden in der Rumpfunterseite Zugangsöffnungen zu den Zündkerzen geschaffen. Diese Öffnungen können nun auch bei der ASH 25 M bei Neufertigung oder als Nachrüstung eingebaut werden.

Maßnahmen:

- 1) Bei Neufertigung werden die dünneren CF-Lagen im Außentrapez des Flügels durch die dickeren, weiter innen verwendeten ersetzt. Ein nachträgliches Aufbringen der Lagen erscheint nicht zweckmäßig, da Aufwand und Nutzen in keiner wirtschaftlichen Relation zueinander stehen.
- 2) Bei Neufertigung werden Stege mit einem CF-Laminierplan verwendet. Zur Nachrüstung, die auf keinen Fall eine Steigerung der Flugleistung zur Folge haben wird, gibt es einen Laminierplan, der die Aufbringung zusätzlicher CF-Diagonallagen auf der Rückseite dieser Stege bei abmontierten Flügel beschreibt.
- 3) Neu angefertigte Querruder aus Hochmodul-Carbonfasern können als Ersatz für die standardmäßigen Teile verwendet werden. Die Querruder sind immer links und rechts symmetrisch auszutauschen.
- 4) Die Naca-Hutzen werden laut der „Einbaubeschreibung Naca-Hutzen für ASW 22 B & ASH 25“ eingebaut.
- 5) Nur ASH 25 M: Bei ausgebautem Triebwerk Löcher entsprechend Zeichnungsangaben bohren und verstärken.

Material und Zeichnungen:

- 1) Zeichnung 221-250.51/52.S1 Änderung B die bisher nur für die ASW 22 B gültig war.
- 2) Bei Neufertigung gelten folgende Zeichnungen:
221-250.51.0230, 221-250.51.0231, 221-250.51.0232
Den nachträglichen Einbau regelt Zeichnung:
250.51.9040
- 3) Zeichnung 221-250.31/32.S5
- 4) Einbaubeschreibung Naca-Hutzen für ASW 22 B & ASH 25
- 5) Zeichnung 259.11.9070

Masse und

Schwerpunktlage: 1) bis 3) Eine Schwerpunktwägung ist im Rahmen der Nachrüstung notwendig.
4) und 5) Die Massenänderungen sind so gering, daß eine Schwerpunktwägung nicht erforderlich ist.

Hinweise:

Soll zu einer späteren Zeit ein Flügel im Rahmen einer Reparatur ausgetauscht werden, so ist darauf zu achten, dass alle Maßnahmen symmetrisch durchgeführt sind.

- 1) Die baulichen Maßnahmen bei Neufertigung können selbstverständlich nur vom Hersteller Alexander Schleicher durchgeführt werden.
- 2) Die nachträgliche Verstärkung der Wölbklappen- und Querruderstege kann von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden.
- 3) Die Hochmodul-Querruder müssen vom Hersteller Alexander Schleicher bezogen werden, können aber von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb ausgetauscht werden.
- 4) Die Naca-Hutzen können von einer sachkundigen Person eingebaut werden.
- 5) Der nachträgliche Einbau der Zündkerzenlöcher kann von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden.

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

Poppenhausen, den 08.12.2000

Alexander Schleicher
GmbH & Co.
i.A.

(M. Heide)

Diese Technische Mitteilung wurde mit dem Datum vom 05. März 2001 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt. (gez.: Fendt)