

Gegenstand: Überprüfung der Freigängigkeit der Höhensteuerung im Rumpf- Seitenflossen Übergang.

Betroffen: Alle ASW 27, Geräte-Nr. 04-389, Werk-Nr. 27002 bis 27104

Dringlichkeit: Bis zum 31.10.1999 .

Vorgang: Ein Halter einer ASW 27 aus Schweden berichtet über leichtes Klemmen der Steuerung und brach danach den Start ab. Reibung verursacht durch Berührung zwischen den Massenausgleichsscheiben aus Blei und deren Befestigungsschraube am 90°-Umlenkhebel mit dem Ausschnitt der Rippe im Fuß der Seitenflosse wurde als einzige wahrscheinliche Ursache ermittelt.

Maßnahmen: **1)** Das Höhenleitwerk ist von der Seitenflosse abzunehmen. Durch den Seitenflossenkasten (siehe Bild 1A) kann man die seitlichen Abstände der Bleiplatten und ihrer Halteschraube zum Rand des Ausschnitts der unteren Seitenflossenrippe überprüfen (siehe Bild 1B).

Eine starke Lichtquelle, die außen an den Rumpf-Seitenflossen-Übergang gehalten wird verbessert die Sichtverhältnisse erheblich.

HINWEIS: Die kritischste Annäherung der Bauteile wird erreicht, wenn der Höhenruderantrieb ganz heruntergedrückt wird.

Wenn der Abstand (einschließlich Schraubenkopf, Mutter und Bolzenende) etwa 2,5 mm auf jeder Seite beträgt, ist keine weitere Maßnahme nötig.

2) Falls einer der Spalte geringer ist, kann die Situation wesentlich verbessert werden, indem der 90°- Hebel nach unten und vorn geschwenkt wird. Um das zu erreichen, wird die Schraube im Höhenruderantrieb gelöst und der Gelenkkopf in der Antriebsstange gedreht, so daß die Stange kürzer wird, siehe Bild 2. Um die Verkürzung der Steuerstange zu kompensieren, muß der Gelenkkopf an der Stoßstange links im Cockpit um etwa die selbe Anzahl von Umdrehungen des Gelenkkopfes durch Hineindreihen gekürzt werden. Um an die Stoßstange gelangen zu können, muß die Sitzwanne entfernt werden, siehe Bild 3. Falls die Gewindegänge in der Stoßstange im Cockpit nicht ausreichen sollten, genügend Freigängigkeit der Steuerung zu erreichen, ist eine Verkürzung der vorderen Stoßstange (durch einen dazu lizenzierten Flugzeugschweißer) möglich.

3) Falls Maßnahmen nach Punkt 2) notwendig geworden sind, müssen die Höhensteuer Ausschläge überprüft und innerhalb der Toleranzen gemäß der Tabelle auf Seite 3.2 des Wartungshandbuchs eingestellt werden.

Danach sind die gelösten Verbindungen der Steuerung wieder abzusichern, die Freigängigkeit zu überprüfen (beachte dazu die auf Bild 3 und 4 angedeuteten Gefahrenpunkte) und die Sitzwanne wieder einzubauen.

Hinweise: Die Maßnahmen nach Punkt 1) können vom Flugzeughalter selbst durchgeführt und auch von ihm selbst im Bordbuch bestätigt werden.

Einstell- und bauliche Maßnahmen nach Punkt 2) und 3) dürfen nur von einer dazu berechtigten Person oder von einem dafür anerkannten Luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden.

Alle Maßnahmen sind von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät im Rahmen einer großen Änderung zu prüfen, im Bordbuch und in den Prüfunterlagen zu bescheinigen.

Poppenhausen, den 16.07.1999

Alexander Schleicher
GmbH & Co.

i.A.
(Gerhard Waibel)

Diese Technische Mitteilung wurde mit dem Datum vom 22.07.99 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt.
(gez.: Jung)

Bild 1A

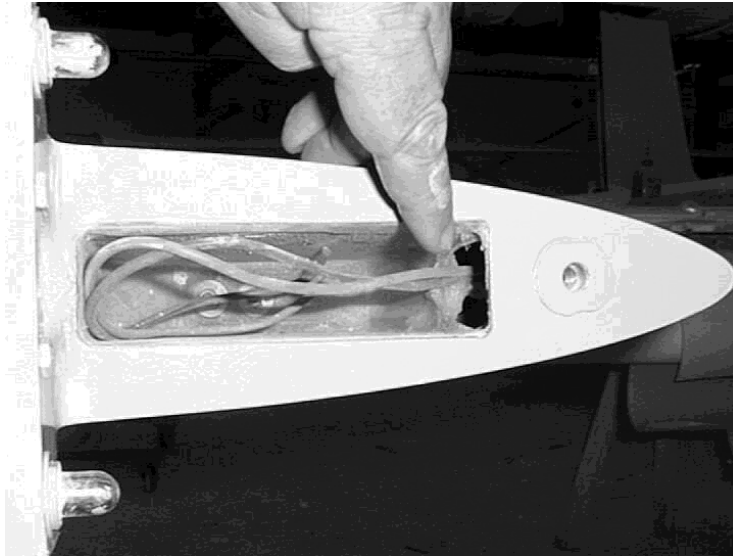


Bild 1B

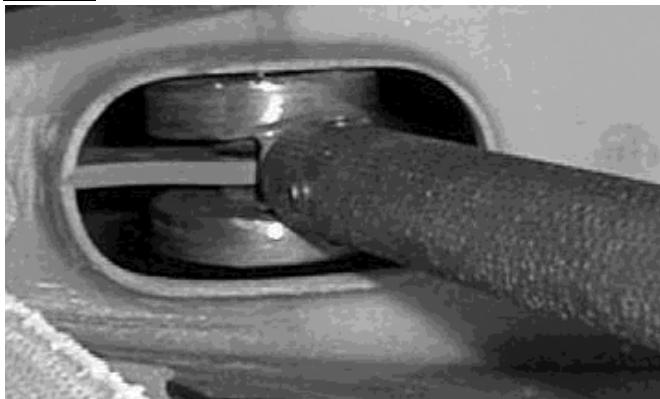


Bild 2

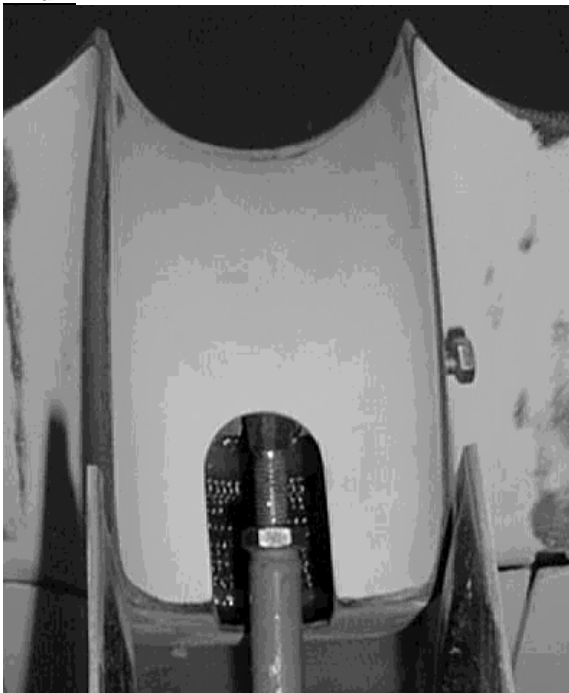


Bild 3

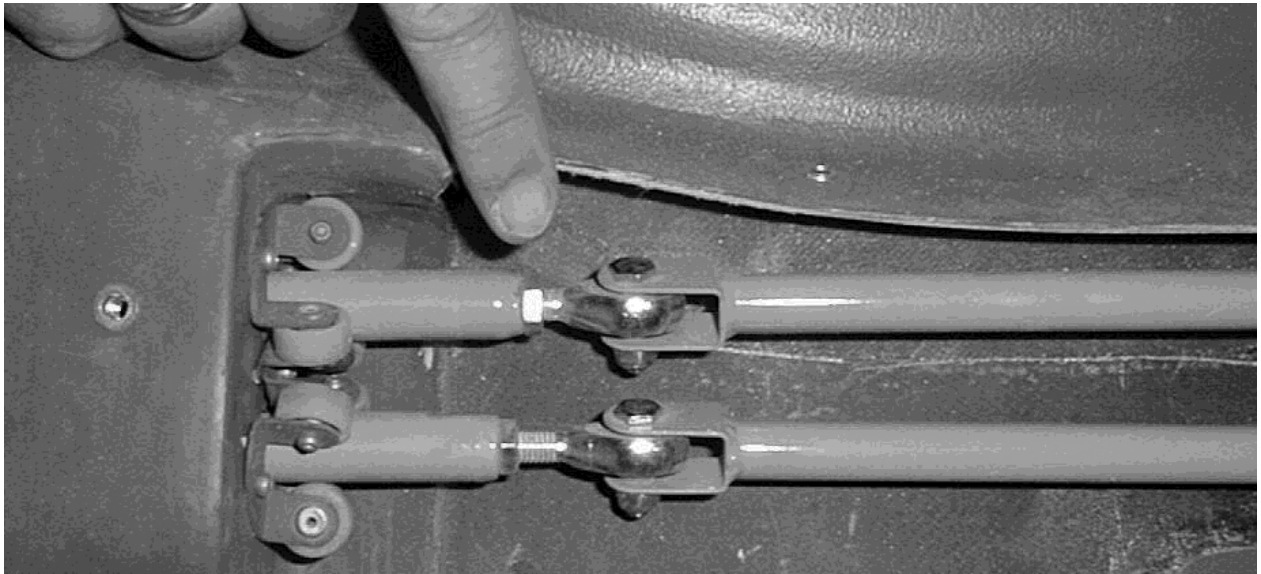


Bild 4

