

ASW 15 - Flughandbuch -

Schräglage gelten.

Die beste Sinkgeschwindigkeit liegt bei ca. 70km/h im Geradeausflug.

Der beste Gleitwinkel liegt bei 90km/h.

Im Kreisflug liegt die günstigste Fluggeschwindigkeit zwischen 74 und 80km/h bei 30° Schräglage und zwischen 80 und 85km/h im 45° - Kreisflug.

Mit Winglets reduzieren sich alle vorstehend angegebenen Geschwindigkeiten um 1 - 2km/h.

Gefahrenzustände

Die ASW 15 hat einen ausgesprochen harmlosen Sackflug, der sich bei 68 bis 70km/h durch große Knüppelwege im Höhenruder anzeigt. Selbst mit voll gezogenem Knüppel wirken Quer- und Seitenruder bei etwa halben Ausschlägen sinnrichtig.

Vollausschläge von Quer- und Seitenruder führen im Sackflug zum Abkippen und nur nahe der hintersten zulässigen Schwerpunktlage zum Trudeln.

Sowohl Abkippen als auch Trudeln werden mit der Standard Methode (Gegenseitenruder geben und Knüppel normal) beendet.

Werden keine Gegenmaßnahmen eingeleitet, so beendet die Maschine das Abkippen oder Trudeln normalerweise von alleine und gerät in einen spiralförmigen Schiebeflug, der ebenfalls durch Gegenseitenruder beendet wird, bevor sich ein reiner Spiralsturzflug mit hohen Geschwindigkeiten aufbaut.

Nur bei hinteren Schwerpunktlagen kann die Maschine stationär getrudelt werden und muß durch Gegenmaßnahmen herausgenommen werden. Regentropfen, Reif und Vereisung verschlechtern die Flügeloberfläche und ändern die Flugeigenschaften. Deshalb ist besondere Vorsicht beim Landeanflug geboten. Mit Überfahrt anschweben!

TM-Nr.: 272-26 vom 30.11.97

Lazy Eight: Diese Figur kann bis zu 170km/h im Kreuzungspunkt geflogen werden.

Chandelle: Diese Figur wird wie bei der Turn angesetzt, jedoch muß schon bei 90km/h mit vollem Seitenruderausschlag und vollem Gegenquerruder der Übergang zum Horizontalflug eingeleitet werden.

Kunstflug ist mit Wasserballast und bzw. oder Winglets nicht zulässig.

1.7 Zulässige Leergewicht-Schwerpunktlage

Nach Reparaturen, nach Einbau zusätzlicher Ausrüstung, nach neuer Lackierung etc. ist darauf zu achten, daß der Leergewichtsschwerpunkt innerhalb der zulässigen Grenzen bleibt.

Bezugspunkt und -linie sind dieselben wie im Kapitel 1.2 Betriebswerte und -grenzen angegeben. Ein Diagramm über die zulässigen Leergewicht - Schwerpunktlagen finden Sie auf Seite 27. Wenn diese Grenzen des Leergewicht - Schwerpunktes eingehalten werden, ist gewährleistet, daß im Rahmen des gegebenen Beladeplanes auch die zulässigen Grenzen des Schwerpunktes im Flug (Fluggewichts-Schwerpunkt) eingehalten werden. Die Schwerpunktlage im Fluge hat großen Einfluß auf die Flugeigenschaften; deshalb ist der Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzen größte Beachtung zu schenken.

Zu große Schwerpunktrücklage ist gefährlich, weil vor allem Überziehverhalten und Trudeleigenschaften dadurch verschlechtert werden. Ferner nimmt die Empfindlichkeit des Höhenruders zu.

2.1 Aufrüsten

Alle Bolzen und Bohrungen sowie die Kugelköpfe und -pfannen säubern und einfetten. Rechten Flügel (gegabelter Holmstummel) von der Seite her in den Rumpftunnel einführen, dann linken Flügel einführen und Hauptbolzenaugen zum Fluchten bringen. Hauptbolzen eindrücken und sichern. Jetzt erst die Flügelspitzen entlasten. Querruder und Bremsklappen anschließen und sich durch Ziehen an den Stoßstangen von den Köpfen weg davon überzeugen, ob die Kugelköpfe gesichert sind.

Nach Montage der Flügel:

- Winglets von oben aufsetzen
- Befestigungsbolzen von unten einschrauben und mit zugehörigem Montagewerkzeug handfest anziehen
- Spalte mit Klebeband abkleben

Linke Höhenrunderhälfte mit Rohrstummel in den Beschlag in der Seitenflosse stecken.

Sicherung (an der Hinterkante) schnappen lassen und eventuell eindrücken.

Beachte: Die Oberseite des Pendelruders hat eine nur nach außen gewölbte Oberfläche, die Unterseite hat eine S-förmige Kontur. Das Abkleben des Flügel-Rumpf-Überganges mit einem Plastik-Klebeband bringt mit wenig Aufwand viel Leistung (1 bis 2 Gleitahlpunkte). Die Haube darf nicht abgeklebt werden, um den Notausstieg nicht zu erschweren.

Es empfiehlt sich, die Klebestellen vorher gut einzuwachsen, damit der Klebestreifen später entfernt werden kann, ohne den Lack mit abzuheben.

2.2 Kontrolle

Nach dem Aufrüsten bzw. bei der täglichen Kontrolle vor dem ersten Flug: