


Berichtigungsstand:

Änderungsnummer	TM 4	
Abschnitt und Seiten	0.4; 1.4; 4.3; 4.6; 4.23	
Datum der Berichtigung	15.04.99	
Anerkennungsvermerk	LBA- anerk.	
Datum der Anerkennung durch das LBA	19.05.99	
Datum der Einarbeitung	20.05.99	
Zeichen/ Unterschrift	Juw 	

0.2 Verzeichnis der Handbuchseiten

Abschn.	Seite	Datum	Abschnitt	Seite	Datum
Titelblatt					
0	----	20.01.97	4	LBA-anerk.	4.1 20.01.97
	0.1	20.01.97		LBA-anerk.	4.2 20.01.97
	0.2	20.01.97		LBA-anerk.	4.3 15.04.99
	0.3	20.01.97		LBA-anerk.	4.4 20.01.97
	0.4	15.04.99		LBA-anerk.	4.5 20.01.97
	0.5	20.01.97		LBA-anerk.	4.6 15.04.99
	0.6	20.01.97		LBA-anerk.	4.7 20.01.97
				LBA-anerk.	4.8 20.01.97
1	1.1	20.01.97		LBA-anerk.	4.9 20.01.97
	1.2	20.01.97		LBA-anerk.	4.10 20.01.97
	1.3	20.01.97		LBA-anerk.	4.11 20.01.97
	1.4	15.04.99		LBA-anerk.	4.12 20.01.97
	1.5	20.01.97		LBA-anerk.	4.13 20.01.97
	1.6	20.01.97		LBA-anerk.	4.14 20.01.97
				LBA-anerk.	4.15 20.01.97
2	2.1	20.01.97		LBA-anerk.	4.16 20.01.97
	LBA-anerk. 2.2	20.01.97		LBA-anerk.	4.17 20.01.97
	LBA-anerk. 2.3	20.01.97		LBA-anerk.	4.18 20.01.97
	LBA-anerk. 2.4	20.01.97		LBA-anerk.	4.19 20.01.97
	LBA-anerk. 2.5	20.01.97		LBA-anerk.	4.20 20.01.97
	LBA-anerk. 2.6	20.01.97		LBA-anerk.	4.21 20.01.97
	LBA-anerk. 2.7	20.01.97		LBA-anerk.	4.21 20.01.97
	LBA-anerk. 2.8	20.01.97		LBA-anerk.	4.23 15.04.99
	LBA-anerk. 2.9	20.01.97		LBA-anerk.	4.24 20.01.97
	LBA-anerk. 2.10	20.01.97		LBA-anerk.	4.25 20.01.97
				LBA-anerk.	4.26 20.01.97
3	LBA-anerk. 3.1	20.01.97			
	LBA-anerk. 3.2	20.01.97			
	LBA-anerk. 3.3	20.01.97			
	LBA-anerk. 3.4	20.01.97			
	LBA-anerk. 3.5	20.01.97			
	LBA-anerk. 3.6	20.01.97			
	LBA-anerk. 3.7	20.01.97			
	LBA-anerk. 3.8	20.01.97			
			5	LBA-anerk.	5.1 20.01.97
				LBA-anerk.	5.2 20.01.97
				LBA-anerk.	5.3 20.01.97
				LBA-anerk.	5.4 20.01.97
				LBA-anerk.	5.5 20.01.97
				LBA-anerk.	5.6 20.01.97
				LBA-anerk.	5.7 20.01.97

Die Musterzulassung wurde mit Datum vom 15.Mai 1991 beantragt. Der Zulassungsschein hat die Nr. 389 . Lufttüchtigkeitsgruppe ist "U". U steht für Utility und trifft für Segelflugzeuge zu, die für normalen Segelflug verwendet werden.

1.3 Hinweisstellen

Für die Flugsicherheit oder Handhabung besonders bedeutsame Handbuchaussagen sind durch Voranstellung eines der nachfolgenden Begriffe besonders hervorgehoben:

WARNUNG: bedeutet, daß das Nichtbeachten eines hiermit gekennzeichneten Verfahrens zu einer unmittelbaren oder erheblichen Beeinträchtigung der Flugsicherheit führt.

WICHTIGER HINWEIS: bedeutet, daß das Nichtbeachten eines hiermit gekennzeichneten Verfahrens zu einer geringfügigen oder einer mehr oder weniger langfristig eintretenden Beeinträchtigung der Flugsicherheit führt.

ANMERKUNG: soll die Aufmerksamkeit auf Sachverhalte lenken, die nicht unmittelbar mit der Sicherheit zusammenhängen, die aber wichtig oder ungewöhnlich sind.

1.4 Beschreibung und technische Daten

Die ASW 27 ist ein einsitziges Hochleistungssegelflugzeug, das für die FAI 15m-Klasse entwickelt wurde.

Es ist für den Einsatz durch fortgeschrittene Leistungspiloten zu Rekord- und Wettbewerbsflügen gedacht.

Änd.Nr. / Datum	Sig.	Autor Juw/GW	Datum 20.01.97	Seite Nr. 1.3
-----------------	------	-----------------	-------------------	------------------

Hinsichtlich der aerodynamischen Auslegung mit einer Grenzschichtbeeinflussung durch Blasturbulatoren oder Zackenband und der Bauweise mit neuartigen Karbon- und Aramid-(Kevlar-) und den Polyethylenfasern (Dyneema oder Spectra) stellt die ASW 27 den letzten Stand der Entwicklung dar.

Wegen der - gegenüber dem Vorgänger ASW 20 - erheblich gesteigerten Flugleistung wird die ASW 27 dem Piloten neue Einsatzmöglichkeiten eröffnen.

Die ASW 27 ist ein Schulterdecker mit gedämpftem T-Leitwerk, gefedertem Einziehfahrwerk mit hydraulischer Scheibenbremse.

Der Flügel verfügt über Hinterkantenklappen, die über die ganze Spannweite laufen und geringste Profilwiderstände bei allen normalen Fluggeschwindigkeiten erlauben. In der Landstellung schlagen diese Klappen so aus, daß bei guter Steuerbarkeit ein hoher Widerstand entsteht, der zusammen mit den auf der Flügeloberseite ausfahrenden Bremsklappen steile und relativ langsame Landeanflüge erlaubt.

Abnehmbare Winglets sind an den Flügelspitzen angebaut.

Technische Daten:

Spannweite	15,00	m
Rumpflänge (Lage bei Wägung)	6,50	m
Höhe (Leitwerk und Spornrad)	1,30	m
max. Abflugmasse	500,00	kg
Flügeltiefe (mittlere aerodynamische)	0,643	m
Flügelfläche	9,00	m ²
Winglethöhe, 1. Ausführung oder nach Darlington oder nach Maughmer	0,27	m
	0,45	m
	0,40	m
Max. Flächenbelastung	55,56	kg/m ²

4. Rechten Flügel mit der Holmgabel von der Seite in den Rumpf stecken und - falls vorhanden eine Flügelstütze unter das Flügelende stellen.

ANMERKUNG: Die Wölbklappe muß freigängig bleiben.

5. Linken Flügel einführen und Hauptbolzenachsen zum Fluchten bringen. Hauptbolzen eindrücken und sichern. Jetzt erst kann der oder die Helfer die Flügel entlasten. Falls das Flugzeug noch in einer Rumpfhalterung steht, empfiehlt es sich, jetzt das Fahrwerk auszufahren und auf dem Rad stehend weiter zu montieren.

6. Nach dem Säubern und leichtem Einfetten der Steckverbindungen des Höhenruders wird das Höhenleitwerk von vorn auf die Seitenflosse geschoben. Dabei müssen beide Höhenruderhälften in die Anschlüsse eingeführt werden. Vor dem Zurückschieben muß die elastische Abdeckung des Ruderschlitzes auf den Ruderanschluß aufgelegt werden. Hierzu Montageblech AS-Nr. 99.000.4657 benutzen, das zwischen dem elastischen Abdeckband und Höhenruder-Antrieb gehalten wird! Das Höhenleitwerk muß nun soweit zurückgeschoben werden, daß sich der Innensechskant- Nasenbolzen an der Nase einschrauben läßt. Diese ist mit Spannung festzuziehen. Die Sicherung der Schraube ist ein Kugelschnapper, der sich in die seitlichen Rillen des Schraubenkopfes eindrücken muß.

7. Die Winglets in den Schlitz am Flügelrandbogen stecken (Darlington- oder Maughmer-Winglet mit Senkkopfschraube M 5 x 14 DIN 963 anschrauben) und mit elastischem weißen Selbstklebeband, 15 mm breit sichern (z.B.: Tesaflex, 15 mm, weiß, Nr. 4163 oder 3M-Scotch 35 white, Vinyl Electrical Tape 10828). Bei über 25°C oder extrem tiefen Temperaturen textilverstärktes Klebeband verwenden (z.B.: Tesaband 4651 weiß oder ein entsprechendes Klebeband).

HINWEIS: Bei Flügel mit Intergalwassertank darauf achten, daß Entlüftungsöffnung am Randbogen frei bleibt !

8. Die "Multisonde" muß in ihre Aufnahmeöffnung in der Seitenflossennase eingesteckt werden.

WARNUNG: Ohne eingesteckte "Multisonde" sind die Fahrtmesseranzeigen unbrauchbar!

9. Das Abkleben aller Schlitze der feststehenden Teile der Flügeltrennstellen mit Plastikklebeband bringt mit wenig Aufwand erheblichen Leistungsgewinn. Auch der Höhenflossen-Seitenflossen-Übergang sollte abgeklebt werden; aber natürlich nicht die Ruderspalte. Die Haube darf nicht abgeklebt werden, um den Notausstieg nicht zu gefährden.

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

10. Falls flexible Wassersäcke im den Flügeln eingebaut sind, beide Entlüftungsschläuche an die Öffnungen oben im Gepäckraum anschließen.

11. Anhand der Checkliste (Siehe Abschnitt 4.4) ist nun eine Vorflugkontrolle durchzuführen. Beim Punkt 2. "... (Ruderschlitze min. 1,5 mm in Flugrichtung)" ist zu kontrollieren, ob die Flügelklappen untereinander bzw. gegen den Randbogen oder das feststehende Flügelteil an der Wurzel mindestens 1,5 mm Schlitzbreite haben. Diese Schlitzbreite ist notwendig, um sicherzustellen, daß die Ruder unter Biegeverformung im Betrieb nicht gegeneinander bzw. an den Flügelteilen reiben.

Abrüsten

Das **ABRÜSTEN** geht umgekehrt wie das Aufrüsten vor sich. Es werden folgende zusätzlichen Hinweise gegeben:

1. Alles Ballastwasser ablassen. Durch mehrmaliges wechselseitiges Ablegen der Flügel alles Restwasser ablaufen lassen.
2. Falls das Höhenleitwerk sehr fest in seiner hinteren Führung sitzt, gelingt die Demontage besser mit zwei Personen, die das Leitwerk am Randbogen wechselweise nach vorn drücken.
3. Vor der Demontage der Flügel vom Rumpf die Entlüftungsschläuche der Wassertanks abziehen und die Winglets abnehmen!

4.3 Tägliche Kontrolle

Vor Aufnahme des Flugbetriebes muß das Flugzeug durch sorgfältige Kontrolle und Ruderprobe überprüft werden; dies gilt auch für in der Halle abgestellte Flugzeuge, da sie erfahrungsgemäß durch Rangierschäden und Kleintiere gefährdet sind.

1. Haube öffnen und Haubennotabwurf überprüfen.
2. Sind die Hauptbolzen ganz eingedrückt und gesichert?
3. Automatische Anschlüsse der Höhenruder-, Querruder-, Wölb- und Bremsklappensteuerung kontrollieren. Überprüfung am Rumpf-Flügel-Übergang vom Cockpit aus.
4. Cockpit und Steuerungsbereich nach losen Teilen und Fremdkörpern untersuchen.

Änd.Nr. / Datum

Sig.

Autor
Juw/GWDatum
20.01.97Seite Nr.
4.5
LBA-amerik.

5. Freigängigkeit und Betätigungskräfte der gesamten Steuerung überprüfen.
 Volle Ausschläge geben und bei festgehaltenen Bedienelementen die Steuerung belasten. Dazu ist die Hilfe einer sachkundigen Person nötig.
6. Lüftungsöffnung und Pitotrohr (wahlweise Ausstattung) in Rumpfspitze kontrollieren.
7. Reifen auf Zustand und Luftdruck überprüfen:
 Hauptrad 2,3 bar \pm 0,2 bar
 Spornrad 2,5 bar \pm 0,1 bar
8. Schleppekupplung(en) auf Funktion und Zustand überprüfen. Ist die Kupplungsbedienung freigängig? Ausklinkprobe nicht vergessen!
9. Radbremse auf Funktion und Dichtheit überprüfen. Bei voll ausgefahrenen Bremsklappen muß am Handhebel der elastische Anschlag durch den Hauptzylinder der Radbremse fühlbar sein.
10. Entlüftungsanschlüsse der Flügelwassertanks (Entfällt bei Integralwassertanks !) überprüfen, auch Rumpftank (falls eingebaut).
11. Batteriespannung mindestens 12 V ?
12. Flügelober- und -Unterseite auf Beschädigungen und Wasserablaßöffnung auf Sauberkeit überprüfen.
 Winglets unbeschädigt, gesichert und abgeklebt?
13. Flügelklappen einschließlich Querruder:
 Zustand und Freigängigkeit (Ruderschlitze) überprüfen. Hutzen auf Klappen und Flügel auf Freigängigkeit überprüfen.

4.5.9 Kunstflug

WARNUNG: Kunstflug ist nur ohne Wasserballast zulässig !

Zur Zeit ist mit **Darlington-** und **Maughmer-Winglets** der **Kunstflug** noch nicht erprobt worden und deshalb **nicht zulässig** !

Gemäß JAR-22.3 sind in der Lufttüchtigkeitsgruppe U (Utility) auch einige einfache Kunstflugmanöver zulässig, sofern sie durch entsprechende Nachweise während der Musterprüfung abgedeckt sind.

Da stationäres Trudeln nur mit hinteren Schwerpunktklagen möglich ist, eignet sich Trudeln nicht als Kunstflugfigur. Bei mittleren und vorderen Schwerpunktklagen ist die ASW 27 nämlich nicht im Trudeln zu halten.

Für Kunstflug ist eine zusätzliche Klappenstellung WK A (10°) vorhanden, die sonst nicht verwendet wird. Damit kann der Geschwindigkeitsbereich bis VA = 215 km/h bei gleichzeitig hohem aerodynamischen Wirkungsgrad genutzt werden.

Alle zugelassenen Manöver können sicher und unterhalb der 5,3 g Grenzbeschleunigung ohne g-Messer geflogen werden. Der Einbau eines g-Messers verbessert jedoch die Manöver aus aerodynamischer Sicht.

HINWEIS: Da die ASW 27 ein Höchstleistungs-Segelflugzeug ist und daher schnell hohe Geschwindigkeiten aufgenommen werden können, ist es erforderlich, daß nur dafür ausgebildete Piloten mit entsprechender Zulassung Kunstflug durchführen.

Änd.Nr. / Datum TM4 / 15.04.99	Sig. Juw	Autor Juw/GW	Datum 20.01.97		Seite Nr. <div style="font-size: 1.5em; font-weight: bold; text-align: center;">4.23</div>
					LBA-amerk.

Folgende Kunstflugfiguren nur ohne Wasserballast und nur in WK A-Stellung zugelassen !

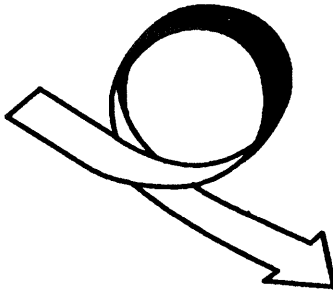
Looping (positiv)
 Lazy Eight
 Chandelle (aufsteigend)
 Turn
 Steilkurve bis 70° Querneigung

ASW 27

Dieses Schild wird neben dem Datenschild angebracht.

Folgende Manöver sind erprobt und zugelassen:

Looping:
 (positiv)



Der positive Looping kann ab 190 km/h Eintrittsgeschwindigkeit im unteren Punkt geflogen werden, jedoch wird eine Eintrittsgeschwindigkeit von 210 km/h empfohlen, insbesondere bei hohem Pilotengewicht und daher vorderen Schwerpunktlagen.

Die Beschleunigungen liegen weit unterhalb des zulässigen Höchstwertes von 5,3 g. Ein optimaler Anfangswert ist etwa 3,5 g.

Änd.Nr. / Datum

Sig.



Autor
Juw/GWDatum
20.01.97

Seite Nr.

4.24

LBA-ank.

Berichtigungsstand

Änderungsnummer	Betroffener Abschnitt	Betroffene Seite(n)	Datum der Berichtigung	Datum der Einfügung	Zeichen/ Unterschrift
A	0 / 12	0.5; 12.8	03.11.97	03.11.97	Juw , 
TM 4	0 / 1 / 7	0.4; 0.5; 1.2; 1.4; 7.7, 7.8	15.04.99	20.05.99	Juw , 

0.2 Verzeichnis der Handbuchseiten

Abschn.	Seite	Datum	Abschnitt	Seite	Datum
Titelblatt	----	20.01.97	2	2.19	20.01.97
0	0.1	20.01.97		2.20	20.01.97
	0.2	20.01.97		2.21	20.01.97
	0.3	20.01.97		2.21	20.01.97
	0.4	15.04.99		2.23	20.01.97
	0.5	15.04.99		2.24	20.01.97
	0.6	20.01.97		2.25	20.01.97
				2.26	20.01.97
1	1.1	20.01.97		2.27	20.01.97
	1.2	15.04.99		2.28	20.01.97
	1.3	20.01.97		2.29	20.01.97
	1.4	15.04.99		2.30	20.01.97
	1.5	20.01.97		2.31	20.01.97
	1.6	20.01.97		2.32	20.01.97
				2.33	20.01.97
2	2.1	20.01.97		2.34	20.01.97
	2.2	20.01.97		2.35	20.01.97
	2.3	20.01.97		2.36	20.01.97
	2.4	20.01.97		2.37	20.01.97
	2.5	20.01.97		2.38	20.01.97
	2.6	20.01.97			
	2.7	20.01.97			
	2.8	20.01.97	3	3.1	20.01.97
	2.9	20.01.97		3.2	20.01.97
	2.10	20.01.97		3.3	20.01.97
	2.11	20.01.97		3.4	20.01.97
	2.12	20.01.97		3.5	20.01.97
	2.13	20.01.97			
	2.14	20.01.97	4	4.1	20.01.97
	2.15	20.01.97		4.2	20.01.97
	2.16	20.01.97		4.3	20.01.97
	2.17	20.01.97		4.4	20.01.97
	2.18	20.01.97		4.5	20.01.97
				4.6	20.01.97
				4.7	20.01.97
				4.8	20.01.97

ASW 27 Wartungshandbuch

5	5.1 20.01.97 5.2 20.01.97 5.3 20.01.97 5.4 20.01.97 5.5 20.01.97 5.6 20.01.97 5.7 20.01.97	8	8.1 20.01.97 8.2 20.01.97 8.3 20.01.97 8.4 20.01.97
6	6.1 20.01.97 6.2 20.01.97 6.3 20.01.97 6.4 20.01.97 6.5 20.01.97 6.6 20.01.97 6.7 20.01.97 6.8 20.01.97 6.9 20.01.97 6.10 20.01.97 6.11 20.01.97 6.12 20.01.97 6.13 20.01.97 6.14 20.01.97 6.15 20.01.97 6.16 20.01.97 6.17 20.01.97	9	9.1 20.01.97 9.2 20.01.97 9.3 20.01.97 9.4 20.01.97 9.5 20.01.97 9.6 20.01.97 9.7 20.01.97 9.8 20.01.97
7	7.1 20.01.97 7.2 20.01.97 7.3 20.01.97 7.4 20.01.97 7.5 20.01.97 7.6 20.01.97 7.7 15.04.99 7.8 15.04.99 7.9 20.01.97	10	10.1 20.01.97 10.2 20.01.97 10.3 20.01.97 10.4 20.01.97 10.5 20.01.97 10.6 20.01.97
		11	11.1 20.01.97 11.2 20.01.97
		12	12.1 20.01.97 12.2 20.01.97 12.3 20.01.97 12.4 20.01.97 12.5 20.01.97 12.6 20.01.97 12.7 20.01.97 12.8 03.11.97

Abschnitt 1

1. Beschreibung und technische Daten

1.1 Einführung

1.2 Beschreibung des Flugzeuges

1.2.1 Flügel

1.2.2 Rumpf

1.2.3 Leitwerke und Klappen

1.3 Haupt- und Nebenstruktur

1.4 Technische Daten

Änd.Nr. / Datum	Sig.	Autor Juw/GW	Datum 20.01.97	Seite Nr. 1.1
-----------------	------	-----------------	-------------------	------------------

1.1 Einführung

Das vorliegende Wartungshandbuch wurde erstellt, da die Sicherheit und Lufttüchtigkeit eines Flugzeuges in starkem Maß auch von der sorgfältigen Wartung aller seiner Komponenten abhängt. Die Lufttüchtigkeit ist nur dann gewährleistet, wenn die ASW 27 entsprechend den Handbüchern gewartet und betrieben wird.

1.2 Beschreibung des Flugzeuges

Einsitziges Segelflugzeug in Schulterdeckerausführung mit Wölbklappen, T-Leitwerk, gefedertem Einziehfahrwerk mit hydraulischer Scheibenbremse und Wasserballastbeladung. Die dreistöckigen Sturzflugbremsen mit federnden Abdeckbändern fahren auf der Oberseite aus. Mit automatischen Anschlüssen für Höhen- und Querruder, Wölb- und Bremsklappen.

Die Bauteile sind in Hybridbauweise gefertigt. Das heißt, daß mehrere Faserwerkstoffe miteinander eingesetzt werden. Es handelt sich bei der ASW 27 neben dem bekannten GFK = Glasfaserverstärkter Kunststoff um SFK = Synthetikfaserverstärkter Kunststoff und um CFK = Carbonfaserverstärkter Kunststoff.

1.2.1 Flügel

Zweiteiliger Flügel mit GFK-CFK-Hartschaum-Sandwich-Schale. Der I-Holm besteht aus Kohlefasergurten mit GFK-Hartschaum-Steg. Die Flügel werden durch Zunge-Gabel-Verbindung und zwei zylindrischen Hauptbolzen am Rumpf montiert.

Die ASW 27 hat abnehmbaren Winglets, die mit einer Zunge von oben in den Schlitz des Flügelrandbogens gesteckt (Darlington- oder Maughmer-Winglet zusätzlich mit Senkkopfschraube M 5 x 14 DIN 963 anschrauben) und mit geeignetem Klebeband gesichert werden.

1.2.2 Rumpf

Die Rumpfschale ist in Hybrid-Technik aufgebaut. Das Fasergemisch aus Glas-, Kohle- und Aramidfaser ergibt eine leichte, steife Struktur, die auch in der Lage ist, den Piloten im Falle eines Unfalles zu schützen. Das mit zusätzlichen Aussteifungen versehene Cockpit erhöht weiter die Sicherheit des Piloten.

Um die Abstrahlung der UKW-Flugfunk-Antenne nicht zu beeinträchtigen, ist die Seitenflosse als GFK-SFK-Schale aufgebaut.

1.2.3 Leitwerke und Klappen

Die Höhenflosse des gedämpften T-Leitwerkes ist aus GFK-SFK-CFK-Sandwich. Das Höhenruder ist als GFK-SFK-Schale, das Seitenruder als GFK-SFK-Sandwich und die Flügelklappen als CFK-Schale gefertigt.

1.3 Haupt- und Nebenstruktur

Zur Hauptstruktur zählen:

- Flügelholme und Wurzelrippen
- Flügelschalen
- Rumpfröhre ab Flügelanschlußbereich bis Seitenflosse
- Seitenflosse und Höhenleitwerksflosse
- alle Beslags- und Steuerungsteile

Nebenstruktur sind:

- Alle Ruder und Klappen
- Rumpf im Cockpitbereich
- Alle Klappen und Verkleidungen

1.4 Technische Daten

Flügel

Spannweite	15,00	m
Flügeltiefe (mittlere aerodynamische)	0,643	m
Flügelfläche	9,00	m ²
Streckung	25	
V-Stellung (Ruderachsen)	3,25°	
Pfeilung t/4-Linie (Innentrapez)	0°	
(äußeres Trapez nach hinten)	+3,64°	
Wölbklappenstellungen	-2,5°, 0°, +12°, +19,5°, +24°, +47°	
Profil bis Knick (4,6125m)	DU 89-134/14	
Profil ab Knick	DU 92-131/14MOD	

Winglets

	1. Version	Darlington	Maughmer
Höhe	0,27 m	0,45 m	0,4 m
Pfeilung (Vorderkante)	30°	30°	sichelförmig
Profil	DU 94-086	DU 94-086M4	PSU94-097

Rumpf

Rumpflänge (Lage bei Wägung)	6,5	m
Höhe am T-Leitwerk mit Heckrad	1,30	m
Cockpitbreite (innen)	0,66	m
Cockpithöhe	0,81	m

Seitenleitwerk

Höhe ab Rumpfoberkante	1,20	m
Fläche	0,95	m ²
Profil	DU 86-131/30	

7.1 Besondere Prüfverfahren

Nach harten Landungen

1. Fahrwerksaufhängung oben am vorderen Hauptsant kontrollieren!
2. Radgabel sowie Knick-, A- und horizontale- Streben auf Verbiegung kontrollieren! Verknüpfung überprüfen!
3. Sind die Gummipuffer der Fahrwerksfederung noch in Ordnung?
4. Spornrad-Aufhängung kontrollieren!
5. Holmgabel und Holmzunge auf weiße Stellen nachsehen!
6. Flügelanschlüsse am Rumpf nachsehen!
7. Querrohre und Spanten im Rumpf kontrollieren!
8. Flügelbiegeschwingszahl ermitteln und mit dem Wert im letzten Prüfbericht vergleichen! Bei Abweichungen um mehr als 5 %, Kontakt mit der Fa. Schleicher aufnehmen! Aufbockpunkte siehe Fig. 3.0-1.

Nach Drehlandungen

1. Rumpfröhre am Übergang zur Seitenflosse und die Befestigung des Höhenleitwerks an der Seitenflosse kontrollieren!
2. Die vordere Rippe unten in der Seitenflosse prüfen!
3. Flügelanschlüsse am Rumpf kontrollieren!
4. Querrohre und Spanten im Rumpf kontrollieren, besonders die Ecken hinter dem hinteren Querrohr!
5. Horizontale Schubwand im Rumpf (zwischen vorderem und hinterem Hauptsant) nachsehen.
6. Die vordere Wurzelrippe am Flügel prüfen!
7. Winglet und Wingletanschluß am Flügelrandbogen prüfen!

Nach Kornfeldlandungen und Landungen in hohem Gras

1. Wölbklappensteuerung überprüfen! Querruder- und Wölbklappenauerschläge nachmessen, da eventuell Umlenkhebel im Rumpf oder Flügel verbogen sein könnten.

2. Winglets und Wingletanschlüsse am Flügel überprüfen!

Nach Betrieb mit Wasserballast

Nach dem Abmontieren des Flugzeuges die Flügel am äußeren Ende kurz hoch halten und kontrollieren, ob sich hinter der Wurzelrippe aus den Wassersäcken ausgetretenes Wasser angesammelt hat.

Wird hier Wasser gefunden, ist der Wassersack auszubauen und auf undichte Stellen zu überprüfen, auch die Ventile. Undichte, tropfende Ventile müssen unbedingt nach Abschnitt 2.4 gewartet werden.

Bei Verdacht oder Feststellung von undichten Integralwassertanks ist Kontakt mit der Firma Schleicher aufzunehmen.

Das Austrocknen der Flügel nicht vergessen und das Flugzeug **immer** mit **geöffneten** Ventilen abstellen !

Ist ein Rumpftank eingebaut kontrollieren, ob sich hinter dem Fahrwerkkasten im Rumpf Leckwasser angesammelt hat.

Wird hier Wasser gefunden, sind die Schlauchanschlüsse und der Kugelhahn auf undichte Stellen zu überprüfen.

Betankungsversuch

Bei der Jahresnachprüfung ist eine Betankung der Wasserballasteinrichtung durchzuführen. Es muß dabei auf Austreten von Wasser und tropfende Ventile geachtet werden.

Weiterhin ist das gleichmäßige Öffnen beider Wasserballastventile gemäß Kapitel 2.4 zu prüfen, damit gleichmäßiger Wasserabfluß aus den Flügeln erreicht und Asymmetrie der Beladung vermieden wird.