

**Gegenstand:** Überprüfung der Freigängigkeit der vorderen Seitenruderpedale  
**Betroffen:** **ASK 21 B**; Type-Certificate EASA.A.221; Werknummern 21953 – 21969 (Werknummer 21955 nicht betroffen)  
**Klassifizierung:** Geringfügige Änderung (Minor Change)  
**Dringlichkeit:** vor dem nächsten Start  
**Grund:** Durch Fertigungstoleranzen ist es in einem Fall bei Ausschlag des Seitenruders zum Verklemmen des linken vorderen Seitenruderpedals gekommen. Es ist nicht auszuschließen, dass andere Flugzeuge der Baureihe ASK 21 B ebenfalls betroffen sind.

**Maßnahmen:** **A)** Überprüfung der Seitenruderpedale auf mögliches Verklemmen

Das linke Seitenruderpedal kann besonders in den vorderen Rastungen der Pedalverstellung und Ausschlag nach links mit der Führung des Kupplungsseilzugs kollidieren und unter Last verklemmen, siehe auch Abbildung 1. In allen möglichen Stellungen des linken Seitenruderpedals sollten min. 4 mm zwischen dem Pedal und der Führung des Kupplungsseilzugs sein. Ist dies nicht der Fall ist eine der unter B) beschriebenen Maßnahmen durchzuführen.



Abb. 1: Mögliches Verklemmen des Seitenruderpedals an der Seilführung des Kupplungsseilzugs

**B)** Beseitigung des möglichen Verklemmens

Im Folgenden werden 3 Möglichkeiten zur Beseitigung eines möglichen Verklemmens angegeben, wovon eine anzuwenden ist und dies auch nur, wenn die Überprüfung gem. Maßnahme A dies erforderlich macht. Zur Anwendung dieser Maßnahmen ist ggf. das Reparaturhandbuch zu berücksichtigen.

**B1)** Blockieren der vorderen Seitenruderpedalstellungen

Das Verklemmen tritt nur in den vordersten Pedalstellungen auf. Diese können blockiert werden, sodass die Pedale nicht mehr bis ganz nach vorn geschoben werden können. Es müssen so viele Stellungen blockiert werden, dass die Freigängigkeit gem. Maßnahme A wieder gegeben ist. Das Blockieren kann wie folgt durchgeführt werden: In das letzte freie Rastloch vor der neuen Endstellung kann ein entsprechend großer Niet (z.B. DIN 7337 Ø 6,4 mm) gesetzt werden, sodass die Pedale nicht weiter nach vorn verstellt werden können.

**B2) Kürzen und Anfasen des Seilführungshalters**

Die GFK-Schelle, welche das weiße Seilführungsrohr hält, kann um max. 50 mm gekürzt und an ihrem vorderen Ende angefast werden. Auf diese Weise muss genügend Luft zwischen Pedal und Seilführung entstehen, sodass die Freigängigkeit gem. Maßnahme A wieder gegeben ist.

**B3) Versetzen der Seilführung**

Die gesamte Seilführung des Kupplungszugs kann um max. 30 mm nach oben versetzt werden, sodass die Freigängigkeit gem. Maßnahme A wieder gegeben ist. Dabei ist auf einen einwandfreien Verlauf des Kupplungsseilzugs zu achten. Sollte beim Versetzen das Innenlaminat der Rumpfschale beschädigt werden, ist dieses wieder instand zu setzen.

**Material und Zeichnungen:**

Siehe unter Maßnahmen

**Masse und**

**Schwerpunktlage:** Die Änderung der Masse und Schwerpunktlage ist vernachlässigbar.

**Hinweise:**

Die baulichen Maßnahmen dürfen nur vom Hersteller Alexander Schleicher oder qualifiziertem Personal gemäß geltendem Recht (EU-VO 1321/2014 Teil M) durchgeführt werden.


Maßnahme A ist von freigabeberechtigtem Personal in Übereinstimmung mit M.A.801 (EU-VO 1321/2014) als Pilot-Eigentümer Instandhaltungsmaßnahme zu prüfen und in den Prüfunterlagen sowie im Bordbuch zu bescheinigen.

Maßnahme B ist von freigabeberechtigtem Personal in Übereinstimmung mit M.A.801 (EU-VO 1321/2014) als nicht-komplexe Instandhaltungsmaßnahme zu prüfen und in den Prüfunterlagen sowie im Bordbuch zu bescheinigen.

In Ländern außerhalb des Geltungsbereichs der EU-VO 1321/2014 sind die entsprechenden nationalen Vorschriften anzuwenden.

Poppenhausen, den 17.07.2019

**Alexander Schleicher**  
GmbH & Co.

i.A.   
(P. Anklam)

Diese Technische Mitteilung basiert auf einer Änderung, welche von der EASA mit dem Major Change Approval 10070530 anerkannt wurde.