



Flughandbuch

ASH 25 M

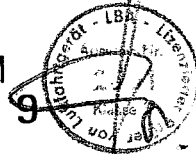
Alexander Schleicher GmbH & Co. Segelflugzeugbau
D-36163 Poppenhausen

Flughandbuch

für den Motorsegler

ASH 25 M

Baureihe: ASH 25 M
Werksnummer: 2 5 1 7 9
Ausgabedatum: Juni 1997



Die mit „LBA-anerkannt“ gekennzeichneten Seiten
sind anerkannt durch:

A. Furt

.....
Unterschrift

Anerkannt vom
Luftfahrt-Bundesamt

.....
Behörde



.....
Stempel

14. Nov. 1997

.....
Anerkennungsdatum

Der Motorsegler darf nur in Übereinstimmung mit
den Anweisungen und festgelegten Betriebsgrenzen
dieses Flughandbuches betrieben werden.

Abschnitt 0

0.1 Erfassung der Berichtigungen

Alle Berichtigungen des vorliegenden Handbuches, ausgenommen aktualisierte Wägedaten, müssen in der nachstehenden Tabelle erfaßt werden. Berichtigungen der anerkannten Abschnitte bedürfen der Gegenzeichnung durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Der neue oder geänderte Text wird auf der überarbeiteten Seite durch eine senkrechte schwarze Linie seitlich am Rand gekennzeichnet; die Änderungsnummer der Berichtigung und das Datum erscheinen am unteren Rand der Seite.

0.2 Verzeichnis der Handbuchseiten

| Abschn. | Seite | Datum | Abschnitt | Seite | Datum |
|------------|---------------|----------|-----------|-------|-------|
| Titelblatt | ---- | 01.06.97 | | | |
| 0 | 0.1 | 01.06.97 | | | |
| | 0.2 | 01.09.00 | | | |
| | 0.3 | 01.06.97 | | | |
| | 0.4 | 01.09.00 | | | |
| | 0.5 | 01.09.00 | | | |
| | 0.6 | 01.06.97 | | | |
| 1 | 1.1 | 01.06.97 | | | |
| | 1.2 | 01.09.00 | | | |
| | 1.3 | 01.06.97 | | | |
| | 1.4 | 01.06.97 | | | |
| | 1.5 | 01.06.97 | | | |
| | 1.6 | 01.06.97 | | | |
| 2 | LBA-ank. 2.1 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.2 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.3 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.4 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.5 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.6 | 01.09.00 | | | |
| | LBA-ank. 2.7 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.8 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.9 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.10 | 03.09.99 | | | |
| | LBA-ank. 2.11 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 2.12 | 01.06.97 | | | |
| 3 | LBA-ank. 3.1 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.2 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.3 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.4 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.5 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.6 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.7 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.8 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.9 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.10 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 3.11 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.1 | 01.06.97 | 4 | | |
| | LBA-ank. 4.2 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.3 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.4 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.5 | 03.09.99 | | | |
| | LBA-ank. 4.6 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.7 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.8 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.9 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.10 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.11 | 03.09.99 | | | |
| | LBA-ank. 4.12 | 03.09.99 | | | |
| | LBA-ank. 4.13 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.14 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.15 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.16 | 01.09.00 | | | |
| | LBA-ank. 4.17 | 01.09.00 | | | |
| | LBA-ank. 4.18 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.19 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.20 | 03.09.99 | | | |
| | LBA-ank. 4.21 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.22 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.23 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.24 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.25 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.26 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.27 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.28 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.29 | 01.06.97 | | | |
| | LBA-ank. 4.30 | 01.06.97 | | | |

| | | | | | |
|---|---------------|----------|---|------|----------|
| | LBA-ank. 4.31 | 01.06.97 | | 7.8 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 4.32 | 01.06.97 | | 7.9 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 4.33 | 01.06.97 | | 7.10 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 4.34 | 01.06.97 | | 7.11 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 4.35 | 03.09.99 | | 7.12 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 4.36 | 01.06.97 | | 7.13 | 01.06.97 |
| 5 | LBA-ank. 5.1 | 01.06.97 | | 7.14 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.2 | 01.06.97 | | 7.15 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.3 | 01.06.97 | | 7.16 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.4 | 01.06.97 | | 7.17 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.5 | 01.06.97 | | 7.18 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.6 | 01.09.00 | | 7.19 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.7 | 01.09.00 | | 7.20 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.8 | 01.09.00 | | 7.21 | 03.09.99 |
| | 5.9 | 01.09.00 | | 7.22 | 01.06.97 |
| | 5.10 | 01.06.97 | | 7.23 | 01.06.97 |
| | 5.11 | 01.06.97 | | 7.24 | 01.06.97 |
| | 5.12 | 01.06.97 | | 7.25 | 01.06.97 |
| | LBA-ank. 5.13 | 01.09.00 | | 7.26 | 01.06.97 |
| | | | | 7.27 | 01.06.97 |
| | | | | 7.28 | 01.06.97 |
| 6 | 6.1 | 01.06.97 | | 7.29 | 01.06.97 |
| | 6.2 | 01.06.97 | | 7.30 | 01.06.97 |
| | 6.3 | 01.06.97 | | 7.31 | 01.06.97 |
| | 6.4 | 01.06.97 | | | |
| | 6.5 | 01.06.97 | 8 | 8.1 | 01.06.97 |
| | 6.6 | 01.06.97 | | 8.2 | 01.06.97 |
| | 6.7 | 01.06.97 | | 8.3 | 01.06.97 |
| | 6.8 | 01.06.97 | | 8.4 | 01.06.97 |
| | | | | 8.5 | 01.06.97 |
| 7 | 7.1 | 01.06.97 | | 8.6 | 01.06.97 |
| | 7.2 | 01.06.97 | | 8.7 | 01.06.97 |
| | 7.3 | 01.06.97 | | 8.8 | 01.06.97 |
| | 7.4 | 01.06.97 | | | |
| | 7.5 | 01.06.97 | 9 | 9.1 | 01.06.97 |
| | 7.6 | 01.06.97 | | 9.2 | 01.06.97 |
| | 7.7 | 01.06.97 | | | |

0.3 Inhaltsverzeichnis

Abschnitt

- 0 Berichtigungsstand, Verzeichnis der Handbuchseiten, Inhaltsverzeichnis
- 1 Allgemeines
(ein nicht anerkannter Abschnitt)
- 2 Betriebsgrenzen und -angaben
(ein anerkannter Abschnitt)
- 3 Notverfahren
(ein anerkannter Abschnitt)
- 4 Normale Betriebsverfahren
(ein anerkannter Abschnitt)
- 5 Leistung
(ein in Teilen anerkannter Abschnitt)
- 6 Beladeplan, Schwerpunktlage und Ausrüstungsliste
(ein nicht anerkannter Abschnitt)
- 7 Beschreibung des Motorseglers, seiner Systeme und Anlagen (ein nicht anerkannter Abschnitt)
- 8 Handhabung, Instandhaltung und Wartung
(ein nicht anerkannter Abschnitt)
- 9 Ergänzungen

Abschnitt 1

- 1. Allgemeines
 - 1.1 Einführung
 - 1.2 Zulassungsbasis
 - 1.3 Hinweisstellen
 - 1.4 Beschreibung und technische Daten
 - 1.5 Dreiseitenansicht

1.1 Einführung

Das vorliegende Flughandbuch wurde erstellt, um Piloten und Auszubildenden alle notwendigen Informationen für einen sicheren, zweckmäßigen und leistungsoptimierten Betrieb des Motorseglers ASH 25 M zu geben. Das Handbuch enthält zunächst alle Daten, die dem Piloten aufgrund der Bauvorschrift JAR-22 zur Verfügung stehen müssen. Es enthält darüber hinaus jedoch eine Reihe weiterer Daten und Betriebshinweise, die aus Herstellersicht für den Piloten von Nutzen sein können.

1.2 Zulassungsbasis

Dieser Motorsegler mit der Baureihenbezeichnung ASH 25 M wurde vom Luftfahrt-Bundesamt in Übereinstimmung mit den Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler JAR 22, Ausgabe 15.3.1982, Änderungsstand 29.1.1988 (Change 4 der englischen Originalausgabe) zugelassen.

Der Musterzulassungsschein trägt die Nr. 04.858. Lufttüchtigkeitsgruppe ist "U". U steht für Utility und trifft für Segelflugzeuge und Motorsegler zu, die für normalen Segelflug verwendet werden.

Die Lärmmessung wurde nach den zur Zeit gültigen Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) sowie ICAO Annex 16 Kapitel 10 durchgeführt. Der ermittelte Lärmpegel beträgt 66.1 dB(A).

1.3 Hinweisstellen

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

- "Warnung"** bedeutet, daß die Nichteinhaltung einer entsprechend gekennzeichneten Verfahrensvorschrift zu einer unmittelbaren oder erheblichen Beeinträchtigung der Flugsicherheit führt.
- "Wichtiger Hinweis"** bedeutet, daß die Nichteinhaltung einer entsprechend gekennzeichneten Verfahrensvorschrift 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

Als doppelsitziges Hochleistungssegelflugzeug wurde die ASH 25 für die Offene Klasse der FAI ausgelegt.

Durch ebenbürtige Leistung zu einsitzigen Flugzeugen eignet sich die ASH 25 zu Wettbewerbs- und Rekordflügen. Besonders zu erwähnen ist die Möglichkeit, unerfahrene Piloten in den Hochleistungssegelflug einzuführen und auf diesen Flugzeugen zu trainieren. Nicht zuletzt eignet sich die ASH 25 durch ihre angenehmen Flugeigenschaften für den Einsatz in leistungsorientierten Vereinen.

Der Einbau der kompakten Triebwerkseinheit, ein Rotationskolbenmotor vom Typ Mid-West AE50R, erweitert das Einsatzspektrum dieses Segelflugzeuges. So können nun unterschiedliche Gebiete - sofern Landemöglichkeiten vorhanden sind - und meteorologische Bedingungen angefliegen werden, die im reinen Segelflug nicht erreichbar sind.

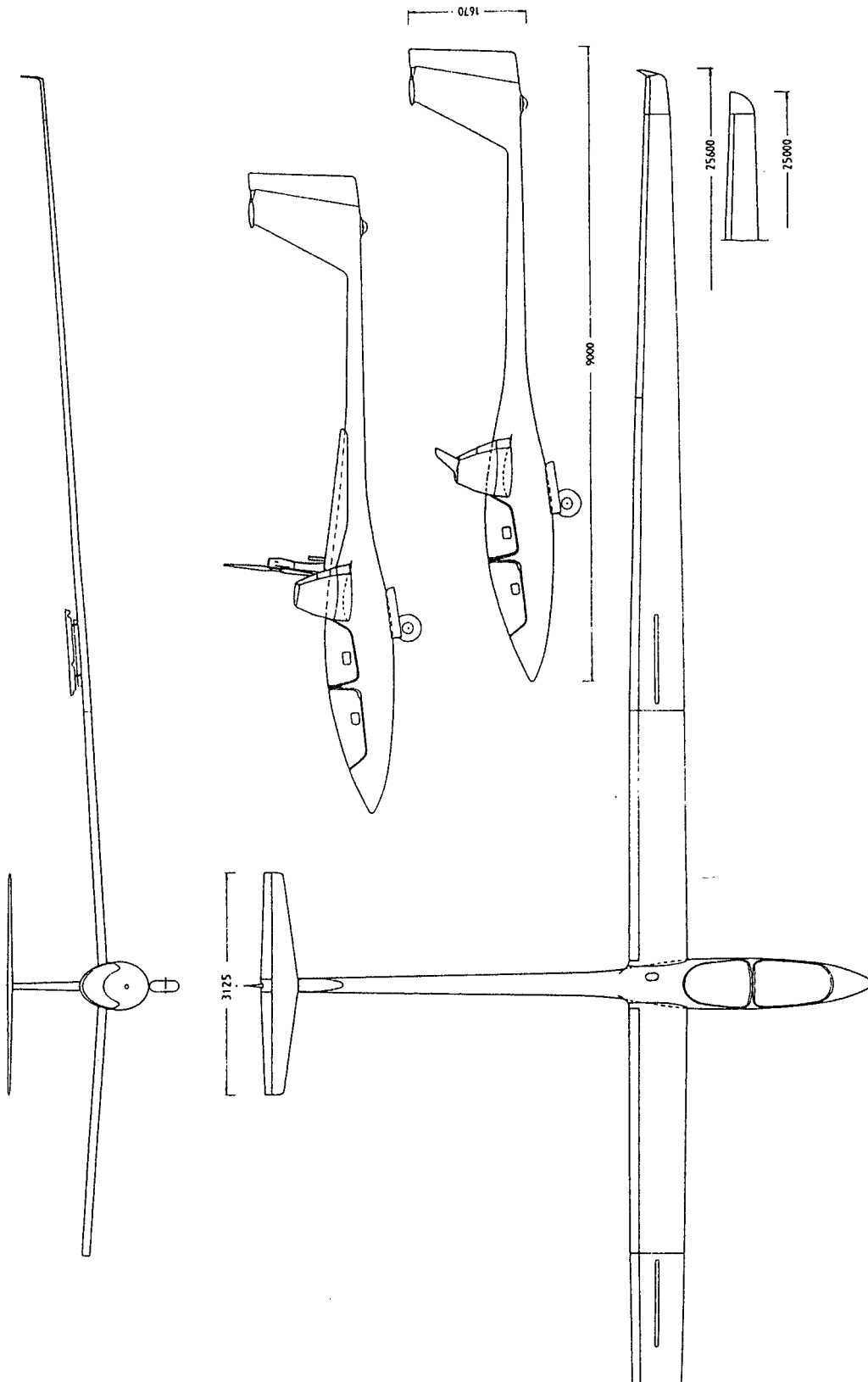
Die ASH 25 M ist ein Schulterdecker mit gedämpftem T-Leitwerk und gefedertem Einziehfahrwerk mit hydraulischer Scheibenbremse. Der Flügel verfügt über Hinterkantenklappen, die über die ganze Spannweite laufen und eine Profilloptimierung bezüglich des Widerstandes über der Fluggeschwindigkeit erlauben. In der Landstellung schlagen diese Klappen so aus, daß bei guter Steuerbarkeit ein hoher Widerstand entsteht, der zusammen mit den Bremsklappen auf der Flügeloberseite sehr kurze Landeanflüge ermöglicht. Der Propeller dieses selbststartenden Motorseglers ist elektrisch ausschwenkbar im Rumpf hinter dem Flügel eingebaut. Zusammen mit dem starren Zweiblatt-Propeller erreicht der Motor einen guten Wirkungsgrad und ermöglicht auch mit Höchstmasse einen Eigenstart mit ausreichenden Steigwerten.

Technische Daten:

| | | |
|--|---|---|
| Spannweite | 25,00 m | 25,6m |
| Rumpflänge | 9 m | 9 m |
| Höhe (Leitwerk und Heckrad) | 1,7 m | 1,7 m |
| max. Abflugmasse | 790 kg | 790 kg |
| Winglethöhe | | 0,35 m |
| Flügelteufe: (mittlere aerodynamische) | 0,687 m | 0,671 m |
| Flügeloberfläche | 16,31 m ² | 16,46m ² |
| Flächenbelastungen: minimal einsitzig maximal zweisitzig | ≈39 kg/m ² 48,4 kg/m ² | ≈39 kg/m ² 48 kg/m ² |

1.5 Dreiseitenansicht

Fig. 1.5-1



Abschnitt 2

- 2. Betriebsgrenzen
 - 2.1 Einführung
 - 2.2 Fluggeschwindigkeit
 - 2.3 Fahrtmessermarkierungen
 - 2.4 Triebwerk
 - 2.5 Markierungen der Triebwerksinstrumente
 - 2.6 Massen
 - 2.7 Schwerpunkt
 - 2.8 Zugelassene Manöver
 - 2.9 Manöverlastvielfache
 - 2.10 Flugbesatzung
 - 2.11 Betriebsarten
 - 2.12 Kraftstoff
 - 2.13 Mindestausrüstung
 - 2.14 Flugzeugschlepp, Winden- und Kraftfahrzeugschlepp
 - 2.15 Hinweisschild für Betriebsgrenzen

2.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt beinhaltet Betriebsgrenzen, Instrumentenmarkierungen und die Hinweisschilder, die für den sicheren Betrieb des Motorseglers ASH 25 M, seiner werksseitig vorgesehenen Systeme und Anlagen und der werksseitig vorgesehenen Ausrüstung notwendig sind.

Die in diesem Abschnitt und in Abschnitt 9 angegebenen Betriebsgrenzen sind vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassen.

2.2 Fluggeschwindigkeit

Die Fluggeschwindigkeitsgrenzen und ihre Bedeutung für den Betrieb sind nachfolgend aufgeführt:

| | Geschwindigkeit | IAS | Anmerkungen |
|-----------------------|--|------------|--|
| V_{NE} | Zulässige Höchstgeschwindigkeit bei ruhigem Wetter | 285 | Diese Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden und der Ruder Ausschlag darf nicht mehr als 1/3 betragen |

Für Flüge über 3000 m muß v_{NE} entsprechend dem Schild in Abschnitt 4.5.8 reduziert werden.

Dieses Schild muß nahe dem Fahrmesser angebracht sein.

| | | | |
|-----------------------|--|------------|---|
| V_{RA} | Zulässige Höchstgeschwindigkeit in starker Turbulenz | 185 | Diese Geschwindigkeit darf bei starker Turbulenz nicht überschritten werden. Starke Turbulenz herrscht vor in Leezellenrotoren, Gewitterwolken usw. |
|-----------------------|--|------------|---|

| | | | |
|-----------------------|--|--|---|
| V_A | Manövergeschwindigkeit | 185 | Oberhalb dieser Geschwindigkeit dürfen keine vollen oder abrupten Ruderausschläge ausgeführt werden, weil die Flugzeugstruktur dabei überlastet werden könnte |
| V_{FE} | Zulässige Höchstgeschwindigkeit für das Betätigen der Flügelklappen (ggf. unterschiedlich je nach Klappenstellung) | WK1 = 285 WK2 = 285 WK3 = 285 WK4 = 160 WK5 = 160 WKL = 140 | Diese Geschwindigkeiten dürfen bei der angegebenen Flügelklappenstellung nicht überschritten werden. |
| V_W | Zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Windenstart | 130 | Diese Geschwindigkeit darf während des Winden- oder Kraftfahrzeugschlepps nicht überschritten werden. |
| V_T | Zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Flugzeugschlepp | 160 | Diese Geschwindigkeit darf während des Flugzeugschlepps nicht überschritten werden. |

| | | | |
|---------------------------|--|------------|---|
| V_{LO} | Zulässige Höchstgeschwindigkeit für das Betätigen des Fahrwerkes | 185 | Oberhalb dieser Geschwindigkeit darf das Fahrwerk nicht aus- oder eingefahren werden. |
| V_{PO max} | Zulässige Höchstgeschwindigkeit für das Aus- und Einfahren des Propellers | 120 | Der Propeller darf außerhalb des hier angegebenen Geschwindigkeitsbereiches nicht aus- oder eingefahren werden. |
| V_{PO min} | Zulässige Mindestgeschwindigkeit für das Aus- und Einfahren des Propellers | 90 | |
| | Zulässige Höchstgeschwindigkeit mit ausgefahrenem Propeller | 160 | Diese Geschwindigkeit darf mit in Leerlauf befindlichem Triebwerk nicht überschritten werden. |

2.3 Fahrtmessermarkierungen

Die folgende Tabelle nennt die Fahrtmessermarkierungen und die Bedeutung der Farben.

| Markierung | (IAS) [km/h] Wert oder Bereich | Bedeutung |
|-------------------|---|---|
| Weißer Bogen | 84 - 160 | Betriebsbereich für positive Klappenausschläge |
| Grüner Bogen | 91 - 185 | Normaler Betriebsbereich (Flügelklappen neutral) |
| Gelber Bogen | 185 - 285 | In diesem Bereich darf bei starker Turbulenz nicht geflogen und Manöver dürfen nur mit Vorsicht durchgeführt werden |
| Roter Strich | 285 | Zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Betriebsarten |
| Gelbes Dreieck | 100 | Anfluggeschwindigkeit bei Höchstmasse ohne Wasserballast |
| Blauer Strich | 95 | Geschwindigkeit des besten Steigens v_y |

2.4 Triebwerk

| | | | |
|--|-----------------------|-----------------|------------|
| Motorhersteller: | Mid-West Aero Engines | | |
| Motor: | AE50R | | |
| Höchstleistung, Start: | 37 kW | (für 5 Minuten) | 7500 1/min |
| Dauerbetrieb: | 34,6 kW | | 6900 1/min |
| Höchstzulässige Startdrehzahl: | 7500 1/min | | |
| Höchstzulässige Dauerdrehzahl: | 6900 1/min | | |
| Höchstzulässige Überdrehzahl (20 Sek.): | 7800 1/min | | |
| Höchstzulässige Kühlmitteltemperatur: | 107 °C | | |
| Höchstzulässige Kühlmitteltemperatur, Start: | 90 °C | | |
| Geringste Kühlmitteltemperatur, Start: | 60 °C | | |
| Höchstzulässige Rotorkühlluft-Temperatur: | 125 °C | | |
| Schmierstoff: | Verlust-Ölschmierung | | |
| | Verbrauchsverhältnis: | etwa 1:60 | |

Getriebe: Zahnriemengetriebe mit Untersetzung 1:2,78

Nachfolgende Propeller sind zugelassen:

| | |
|-------------|---------------------------|
| Hersteller: | Alexander Schleicher GmbH |
| Propeller: | AS2F1-1/R153-92-N1 |

2.5 Markierungen der Triebwerk-Bedieneinheit

Die folgende Tabelle gibt die Markierungen der digitalen ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit und die Bedeutung der verwendeten Farben an.

Daueranzeige:

| | | | |
|---|---|--|--|
| Drehzahl-Anzeige (4-stellig) [U/min] | Grüne Diode Normaler Betriebsbereich 1800 bis 6900 | Gelbe Diode Warnbereich 6900 bis 7500 | Rote Diode Höchstgrenze, Anzeige blinkt bei 7500 und mehr |
| Kraftstoffvorratsanzeige (2-stellig) in Liter | | 0 bis 8 | |

Anzeige bei Druck auf weißen Knopf:

1 * drücken:

| | |
|------------------------------------|---------------|
| Kühlmiteltemperatur (3-stellig) | --- °C |
|------------------------------------|---------------|

2 * drücken:

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Kühllufttemperatur (3-stellig) | --- °C |
|-----------------------------------|---------------|

3 * drücken:

| | |
|--|------------------|
| Motorbatterie, Spannungsanzeige (4-stellig) | XX,X Volt |
|--|------------------|

2.6 Masse (Gewicht)

Höchstzulässige Startmasse:

| | |
|---|--------|
| mit Wasserballast: | 790 kg |
| ohne Wasserballast und ohne Kraftstoff im Flügel: | 777 kg |
| ohne Wasserballast und mit Kraftstoff im Flügel: | 790 kg |

| | |
|---|--------|
| Höchstzulässige Landemasse: | 790 kg |
| Höchstmasse aller nichttragenden Teile: | 460 kg |
| Höchstmasse im Gepäckraum: | 15 kg |

2.7 Schwerpunkt

Die Grenzen der Flugschwerpunktlagen liegen bei:

vordere Grenze 0,22 m hinter BP
hintere Grenze 0,40 m hinter BP

"BP" bedeutet in diesem Zusammenhang "Bezugspunkt" und ist mit der Flügelvorderkante an der Wurzelrippe identisch. Ein Beispiel zur Schwerpunktlagenberechnung befindet sich unter Abschnitt 6 im Wartungshandbuch der ASH 25 M.

2.8 Zugelassene Manöver

Dieser Motorsegler ist für normalen Segelflug und Motorbetrieb (Lufttüchtigkeitsgruppe "Utility") zugelassen.

2.9 Manöverlastvielfache

Höchstzulässige Abfanglastvielfache:

| | |
|--|--------|
| größtes positives Lastvielfaches | + 5,3 |
| größtes negatives Lastvielfaches | - 2,65 |
| bei einer Fluggeschwindigkeit von 185 km/h | |

Mit zunehmender Geschwindigkeit verringern sich diese auf:

| | |
|--|-------|
| Größtes positives Lastvielfaches | + 4 |
| größtes negatives Lastvielfaches | - 1,5 |
| bei einer Fluggeschwindigkeit von 285 km/h | |

| | |
|---|-------------------|
| Höchstzulässiges Abfanglastvielfaches mit | |
| - Bremsklappen ausgefahren: | +3,5 bis 285 km/h |
| - Wölbklappen in Landstellung: | +4,0 bis 140 km/h |

2.10 Flugbesatzung

Bei Alleinflügen muß sich der Flugzeugführer im vorderen Sitz befinden. Piloten unter 70 kg Masse (incl. Fallschirm) müssen zusätzlichen Trimmballast mitführen. Siehe hierzu den Beladeplan in Abschnitt 6 und die Beschreibung des Trimmballastes in Abschnitt 7.

Zusätzlich wird die Mindestzuladung im vorderen Sitz im Datenschild und Trimmplan im Führerraum angegeben.

2.11 Betriebsarten

Es dürfen nur Flüge nach VFR bei Tag durchgeführt werden.

2.12 Kraftstoff

Es darf nur Kraftstoff **OHNE** Zweitakt-Öl getankt werden.

Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter:

| | |
|---------------|------------|
| Rumpftank | 8,5 Liter |
| je Flügeltank | 15,0 Liter |

Kraftstoffmenge insgesamt:

| | |
|---------------|------------|
| mit Rumpftank | 38,5 Liter |
|---------------|------------|

Ausfliegbare Kraftstoffmenge:

| | |
|---------------|------------|
| mit Rumpftank | 38,1 Liter |
|---------------|------------|

Nicht ausfliegbare Kraftstoffmenge:

0,4 Liter

Zugelassene Oktanzahl:

mindestens 94 ROZ

Zugelassene Kraftstoffarten:

vorzugsweise AVGAS 100LL

Treibstoffsorten wie Super (KFZ), Euro-Super und Super-plus sind ebenfalls zulässig.

In den USA erfüllt das "US 94 Octane rating" die Mindestanforderungen, die der Motorenhersteller an die Oktanzahl stellt.

Zu beachten ist auch die Wartungsanweisung „Kraftstoffe“ im Anhang des Wartungshandbuches. Weitere Angaben auch im Motorhandbuch des AE50R.

Motor-Öl: vorzugsweise Silkolene Comp 2 Pre-mix, aber auch Castrol Aviation A545 oder Spectro Oils of America "Golden Spectro" sind zu verwenden.

2.13 Mindestausrüstung

Die Mindestausrüstung ist:

- 1 Fahrtmesser bis 300 km/h im vorderen Instrumentenbrett
- 1 Höhenmesser im vorderen Instrumentenbrett
- 2 vierteilige Anschlaggurte (symmetrisch)
- 1 Magnetkompaß im vorderen Instrumentenbrett
- 1 ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit
- 1 Rückspiegel
- Fallschirm oder Kissen (zusammengedrückt etwa so dick wie ein Fallschirm) für jeden Piloten

Bei Schulung zusätzlich:

- 1 Fahrtmesser bis 300 km/h im hinteren Instrumentenbrett
- 1 Höhenmesser im hinteren Instrumentenbrett

Für Flüge, die über die Umgebung des Startplatzes hinausgehen, ist ein Flug-Funkgerät vorgeschrieben. Zusätzlich sollte bei Motorbetrieb ein Kopfhörer verwendet werden.

Die zugelassene Ausrüstung ist im Wartungshandbuch unter Abschnitt 12.1 aufgelistet.

2.14 Flugzeug-, Winden- und Autoschlepp

Die höchstzulässigen Schleppgeschwindigkeiten sind:

| | |
|----------------------------|----------|
| Im Flugzeugschlepp | 160 km/h |
| Im Winden- und Autoschlepp | 130 km/h |

Für alle genannten Startarten muß eine Sollbruchstelle von 750 bis 900 daN im Schleppseil eingebaut sein.

Für den F-Schlepp ist die Mindestlänge des Schleppseils von 40 m einzuhalten

2.15 Hinweisschild für Betriebsgrenzen

Dieses Schild befindet sich an der linken Rumpfsseitenwand und beinhaltet die wichtigsten Massen- und Fluggeschwindigkeitsgrenzen

| Segelflugzeugbau A. Schleicher GmbH & Co. Poppenhausen | | |
|--|-----------------|--------|
| Muster: ASH 25 M | Werk-Nr.: | |
| Datenschild und Trimmplan | | |
| | 25 m | 25,6 m |
| Leermasse: | kg | kg |
| Höchstmasse: | 790 kg | |
| Mindestzuladung im vorderen Sitz einseitig: | kg | |
| Höchstzuladung im vorderen Sitz: | kg | |
| Höchstzuladung im hinteren Sitz: | kg | |
| zusammen nicht mehr als: | kg | |
| Höchstgeschwindigkeit bei eingefahretem Triebwerk: | | |
| ruhiges Wetter | 285 km/h | |
| Manövergeschwindigkeit | 185 km/h | |
| Windstart | 130 km/h | |
| Flugzeugschlepp | 160 km/h | |
| Ausfahren des Fahrwerks | 185 km/h | |
| Bei Betrieb mit Triebwerk: | | |
| Propeller aus- und einfahren | 90 - 120 km/h | |
| ausgefahrener Propeller | 160 km/h | |
| Sollbruchstelle für alle zugelassene Startarten: | 750 bis 900 daN | |
| Reifendruck: Hauptrad | 3,4 bis 3,6 bar | |
| Spornrad | 2,4 bis 2,6 bar | |

Niedrigere Mindestzuladung ohne Trimmballast in der Seitenflosse
siehe Flughandbuch Seite 6.4

Niedrigere Mindestzuladung mit ausgebautem Triebwerk
siehe Flughandbuch Seite 6.4

Niedrigere Mindestzuladung ohne Höhengreiber im Motorraum
siehe Flughandbuch Seite 6.4

Verringerung der Mindestzuladung im Sitz durch herausnehmbaren Trimmballast vor dem Fußsteuer: siehe Abschnitt 7.13

Die maximale Zuladung im Gepäckraum beträgt 15 kg

Beladung des Gepäckraums **max. 15 kg**

Batterietypen

a.) Motor- und Segelflugteil:

Ausführung I mit Batteriekasten I:

Stabbatterien im Flügel links und rechts:

12 Zellen (6 St. je Flügelseite) Hagen-Batterie HDS-1212

parallel geschaltet, 12 Volt 14,4 Ah

oder ähnliche Batterie mit gleicher Kapazität und Abmessung

Es können ebenfalls 6 Cyclon Rundzellen der Firma Hawker je Flügelseite in Reihe geschaltet werden. 12 Volt 16 Ah.

Ausführung II mit Batteriekasten II:

Stabbatterie im Flügel rechts:

4 Zellen Panasonic LC-R067R2P (Parallel- und Reihenschaltung)

12 Volt 14,4 Ah.

oder ähnliche Batterie mit gleicher Kapazität und Abmessung.

Optional kann zur Verdopplung der Kapazität eine zweite Batterie im linken Flügel eingebaut werden.

vorzugsweise zyklenfeste Batterietypen verwenden.

b.) nur Segelflugteil:

1.) Batterie in Seitenflosse:

6 Zellen Sonnenschein Dryfit A 202 / 9,55

2 Volt und 9,5 Ah

oder ähnliche Batterien mit gleichen Abmessungen.

2.) Batterie im Gepäckraum:

Zum Beispiel: Hagen drysafe Typ HDS-1270 S

12 Volt 7,0 Ah

oder ähnliche.

Anmerkung: *"Für jedes elektrische Gerät muß eine Überstromsicherheit einrichtung vorhanden sein. Keine Schutz einrichtung darf für mehr als einen, für die Flugsicherheit wesentlichen Kreis bestimmt sein." (JAR 22.1365).*

2.9 Sauerstoffanlage

Im Gepäckraum über dem Holm können zwei 3-Liter Sauerstoffflaschen untergebracht werden. Die notwendigen rumpfseitigen Halterungen können als Sonderausrüstung ab Werk oder auch nachträglich eingebaut werden. Flaschenseitig wird ein Haltebügel fest mit dem Hals der Sauerstoffflasche verschraubt.

Die Trennwand des Gepäckraumes wird zum Einbau der Sauerstoffflaschen herausgenommen. Nach dem Ausbau der Flaschen muß diese Trennwand wieder eingesetzt werden.

Nur O₂-Anlagen verwenden, welche die O₂-Zufuhr überwachen und der Vorschrift nach JAR 22.1449 entsprechen.

2.10 Druckleitungen und Anschlüsse für die Instrumentierung

Siehe hierzu Fig. 2.10.-1

1. Höhenmesser
2. Fahrtmesser
3. Variometer
4. Staurohr in der Rumpfspitze
5. Prandtlrohr (Gesamtdruck und statischer Druck)
6. Multisonde (Gesamtdruck und statischer Druck und TE-Kompensation)
7. Statische Druckabnahmen am Rumpf.

Der Anschluß des Prandtlrohrs in der Seitenflosse ist serienmäßig so ausgelegt, daß auch eine Multisonde (Prandtlrohr mit TEK-Düse) eingeschoben werden kann.

2.11 Aufbockpunkte und Transport am Boden

Aufbockpunkte

An den Flügeln können Böcke im Bereich der Wurzelrippen und in etwa 2/3 der Spannweite untergestellt werden. Die Böcke sollten gepolstert

sein oder es muß Schaumgummi oder ähnliches untergelegt werden. Beim Auflegen der Flügel auf Hutzen und Ruder achten.

Der Rumpf wird im Bereich des Cockpits (unterhalb des Haubenbogens) durch eine geeignete Konsole unterstützt. Wenn notwendig, kann der Rumpf auch im Bereich vor dem Heckrad mit einer Konsole unterstützt werden.

Soll der Rumpf auf den Rücken gelegt werden, so sind unbedingt folgende Punkte zu beachten:

- Bei eingebautem Triebwerk sollte dieser Vorgang nach Möglichkeit vermieden werden. Läßt sich dies nicht vermeiden, so ist der Öltank **vollständig** zu füllen und die Entlüftung zu verschließen.

Warnung: *Bei nichtbeachten kann Luft in die Schmierölpumpe eindringen und eine Zerstörung des Motors verursachen. Im Zweifelsfall muß die Ölpumpe neu entlüftet werden.*

- Die vordere Haube abnehmen und die hintere Haube verriegeln. Das vordere Instrumentenbrett ist festzulegen oder ganz hochzuklappen.
- Unbedingt auch das Luftloch im Deckel des Bremsflüssigkeitsbehälters mit Klebeband abdichten !
- Der Höhenrudierantrieb ist durch unterlegen eines entsprechenden Klotzes am vorderen Teil der Seitenflosse zu schützen.

Transport am Boden

Die Flügel können an Holmstummel, Wurzelrippen und Randbögen getragen werden.

Anmerkung: *Flügel nicht an überstehenden Steuerstangen tragen !*

2.12 Schleppkupplungen

Als Schwerpunktkupplung wird das Muster Tost "Europa G 73" verwendet (Kennblatt-Nr. 60.230/2).

Als Austauschkupplung kann auch das Muster Tost "Europa G 72" oder "Europa G 88" verwendet werden.

Als Flugzeugschleppkupplung wird das Muster Tost "Europa E 75" verwendet (Kennblatt-Nr. 60.230/1).

Als Austauschkupplung kann auch das Muster Tost "Europa E 72" oder "Europa E 85" verwendet werden.

Beim Austausch der Kupplungen ist darauf zu achten, daß zur Verschraubung wieder die serienmäßigen Schrauben der Festigkeitsklasse 12.9 eingesetzt werden.

2.13 Weitere Ausrüstungen und Einbauten

Für weitere Ausrüstungsgegenstände wie zum Beispiel ELT, Barograph, Wendepunkt-Kameras etc. gilt für die Befestigung im Flugzeug die JAR-Forderung 22.597.

Danach müssen für die Befestigung dieser Gegenstände mindestens Lasten aufgrund folgender Beschleunigungen (notfalls durch Versuch) nachgewiesen werden:

| | |
|-----------|--------|
| vorwärts | 9,0 g |
| rückwärts | 2,5 g |
| aufwärts | 6,7 g |
| abwärts | 10,0 g |
| seitwärts | 3,0 g |

In diesen Belastungen ist der Sicherheitsfaktor von $j = 1,5$ bereits enthalten! Darüber hinaus empfehlen wir, die Befestigung von Gegenständen, die bei einem Unfall den Piloten treffen könnten, der hohen Cockpitfestigkeit der ASH 25 M anzupassen und daher nach vorwärts mindestens 25 g nachzuweisen.

Abschnitt 3

- 3. Notverfahren
 - 3.1 Einführung
 - 3.2 Abwerfen der Kabinenhauben
 - 3.3 Notausstieg
 - 3.4 Beenden des überzogenen Flugzustandes
 - 3.5 Beenden des Trudelns
 - 3.6 Beenden des Spiralsturzes
 - 3.7 Triebwerksausfall
 - 3.8 Brand
 - 3.9 Sonstige Notfälle

3.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt beinhaltet Checklisten, die stichpunktartig die empfohlenen Verfahren bei eventuell eintretenden Notfällen auflisten. Weiter folgt eine ausführlichere Beschreibung.

NOTVERFAHREN

(1)

Abwurf der Kabinenhauben

vorderer Sitz

- roten Knopf über I-Brett voll ziehen
- Haube nach oben drücken

hinterer Sitz

- beide roten Verschlussgriffe voll ziehen
- Haube an den Griffen nach oben drücken.

(2)

Notausstieg

- Zündung: **AUS!**
- Propellerarretierung rasten

vorderer Sitz

- I-Brett nach oben drücken
- losschnallen
- über Bordwand rollen
- kräftig abstoßen
- Vorsicht, Flügel und Leitwerk!
- Fallschirm ziehen

hinterer Sitz

- losschnallen
- aufrichten
- über Bordwand steigen
- kräftig abstoßen
- Vorsicht, Flügel und Leitwerk!
- Fallschirm ziehen

(3)

Trudeln

- (Bei laufendem Triebwerk: Gashebel in Stellung LEERLAUF bringen.
- Gegen-Seitensteuer und gleichzeitig
- Steuerknüppel nachlassen, bis Drehung stoppt
- Seitensteuer neutral und sofort weich abfangen

(4)

Brand

- Brandhahn: **ZU!** (hintere Position)
- Vollgas bis Motor steht
- Zündung: **AUS!**
- Propeller möglichst einfahren
- Triebwerkshauptschalter: **AUS!**
- so schnell wie möglich landen
- löschen

3.2 Abwerfen der Kabinenhauben

Ist ein Haubennotabwurf unumgänglich, so muß bei laufendem Triebwerk der Propeller zuerst in eine Position gebracht werden, die für den Piloten ungefährlich ist. Dazu wird die Zündung ausgeschaltet und die Propellerarretierung gerastet. Nicht warten bis der Propeller zum Stillstand gekommen ist, sondern ihn sofort einfahren. Eine Stellung ab halb Eingefahren erscheint ausreichend. Es soll dadurch vermieden werden, daß die Haube vom Propeller zerstört wird und Splitter usw. den Piloten treffen können.

Danach -oder in Segelflug-Konfiguration-:

Vordere Haube: Notabwurf ziehen (roter Knopf über dem Instrumentenbrett) und Haube nach oben wegdrücken

Hintere Haube: Beide roten Haubenverschlüsse ziehen und mit ihnen Haube öffnen. Der Luftstrom bricht die Haube nach hinten ab.

Im senkrechten Sturzflug kann der Staudruck auf die vordere Haube erheblich sein. Bei Schiebeflug entsteht jedoch ein Sog über der Haube. Deshalb gegebenenfalls das Seitenrudern betätigen!

3.3 Notausstieg

Ist ein Notausstieg unvermeidlich, zuerst die Kabinenhaube abwerfen und erst dann das Gurtzeug lösen.

Vorderer Pilot: Instrumentenbrett nach oben drücken falls dies beim Haubenabwurf nicht geschehen ist). Aufrichten oder einfacher über die Bordwand rollen.

Hinterer Pilot: Aufrichten - die Träger seitlich des Instrumentenbretts und der Haubenbogen dienen als Griffe - und aussteigen.

Beim Absprung, wenn möglich kräftig vom Flugzeug abdrücken.

Vorsicht vor Flügel Nase und Leitwerk !

3.4 Beenden des überzogenen Flugzustandes

Im Normal- und Kreisflug hilft Nachlassen der Höhensteuerung in Richtung Drücken immer.

Durch die aerodynamische Güte nimmt die ASH 25 M sofort wieder Fahrt auf.

3.5 Beenden des Trudelns

Absichtliches Trudeln ist nicht erlaubt. Nachfolgend werden die Maßnahmen beschrieben um unbeabsichtigtes Trudeln zu beenden.

- Betätigung des Gegen-Seitensteuers (d.h. entgegen der Drehrichtung des Trudelns)

und gleichzeitig

- Nachlassen des Steuerknüppels, bis die Drehung aufhört.
- Seitenrudder in Mittelstellung und das Flugzeug weich abfangen.

Wichtiger Hinweis: Bei ausgefahrenem Propeller darf sich der Motor nur im Leerlauf befinden. Dadurch ist sichergestellt, daß der Motor beim Ausleiten des Trudelns nicht überdreht wird.

Wichtiger Hinweis: Zusätzlich wird das Trudeln durch negativere Wölbklappenstellung schneller beendet. Es ist ratsam, aus den Kreisflugstellungen in die Neutralstellung (Wölbhebelstellung 3) zu wölben. Das Ausfahren der Bremsklappen beeinflusst das Trudeln nicht wesentlich, vergrößert aber die Höhenverluste beim Abfangen und wird deshalb weniger empfohlen.

Warnung: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit Wölbklappen in Landstellung (VK L) ist begrenzt. Siehe Abschnitt 2.2. Sollte man unbeabsichtigt mit dieser Klappenstellung ins Trudeln geraten, so sind sofort die Wölbklappen auf Neutralstellung (VK 3) zu fahren und dann erst das Trudeln auszuleiten, um das Flugzeug nicht zu überlasten.

3.6 Beenden des Spiralsturzes

Je nach Stellung des Querruders beim Trudeln mit vorderen Schwerpunktigen, also in diesem Bereich, in dem die ASH 25 M nicht mehr stationär trudelt, entsteht sofort oder nach wenigen Umdrehungen ein Spiralsturz oder ein spiralsturzähnlicher Schiebeflugzustand.

Beide Flugzustände werden beendet durch :

- Gegenseitensteuer
- Querruder entgegen Drehrichtung.

3.7 Triebwerksausfall

(1) Ausfall mit genügender Sicherheitshöhe

- Brandhahn: **AUF?** (vorderste Position?)
- Zündung: **EIN?** (Schalter nach oben?)
- Hauptschalter: **EIN?** (ILEC angeschaltet?)
- Kraftstoff: ??? (Vorrat im Rumpftank?)

Sind oben aufgeführte Punkte in Ordnung, so liegt ein im Flug nicht zu behebender Fehler vor und die ASH 25 M muß von nun an, nach dem Einfahren des Propellers, wie ein Segelflugzeug betrieben werden. Propeller normal nach Checkliste einfahren.

Gegebenenfalls eine, im Segelflugzeug übliche, Außenlandung durchführen.

War Kraftstoffmangel im Rumpftank die Ausfallursache, so wird, falls vorhanden (siehe Abschnitt 7), das Ventil zu den Flügeltanks geöffnet. Nach etwa 2 Minuten ist genügend Kraftstoff in den Rumpftank geflossen, daß das Triebwerk nach Checkliste angelassen werden kann.

(2) Ausfall in geringer Höhe

Überprüfung nach obiger Checkliste. Der Kraftstoffvorrat aus dem Flügel kann nicht so schnell umgefüllt werden, daß es sinnvoll wäre, jetzt noch das Ventil zu öffnen.

- Brandhahn: **ZU!** (hintere Position)
- Zündung: **AUS!**
- Hauptschalter: **AUS!**
- Propellerarretierung: **GERASTET!** (untere Position)
- Propeller ausgefahren lassen
- Außenlandung einleiten

Ist die Situation so kritisch, daß eine Bruchlandung wahrscheinlich ist, weil kein landbares Gelände erreicht werden kann, so wird bei einer Fluggeschwindigkeit von etwa 90 km/h die Propellerarretierung trotz auslaufendem Propeller gerastet. Der Propeller wird dadurch schneller abgebremst. Danach wird der Propeller mindestens bis etwa zur Hälfte eingefahren. Dadurch verbessert sich erstens die Flugleistung (vielleicht kann so ein geeigneteres Landefeld erreicht werden) und zweitens verkleinert sich das Risiko bei einer Bruchlandung. In diesem Fall darf der Hauptschalter erst ausgeschaltet werden, wenn der Propeller seine Position erreicht hat.

(3) Ausfall des Triebwerks im Flugzeugschlepp

Nach Checkliste unter 3.7 (1) überprüfen, Zündung ausschalten. Auf Sicherheitshöhe schleppen lassen. Wenn möglich mit einer Schleppgeschwindigkeit von 115 km/h. Nach dem Ausklinken weiteres Vorgehen nach 3.7 (1).

(4) Starkes Schütteln am Triebwerk

Nach Checkliste überprüfen. Wenn kein Fehler gefunden wird, so ist das Triebwerk wie normal abzustellen und der Propeller einzufahren. Es muß damit gerechnet werden, daß der Propeller beschädigt ist und dadurch eine Unwucht entstanden ist. Triebwerk nicht mehr anlassen.

3.8 Brand

(1) Brand bei ausgefahrenem Propeller

Ein Brand im Motorraum wird durch eine rot blinkende Leuchtdiode im Instrumentenbrett angezeigt. Weitere Informationen sind in Abschnitt 7.9 zu finden.

Überprüfung nach Checkliste (4) und so schnell wie möglich landen. Den Propeller wenn möglich einfahren, da durch Schließen der Motordeckel die Sauerstoffzufuhr verringert wird! Feuer mit Feuerlöscher oder Branddecken (Kleidungsstücken) ersticken.

(2) Brand bei eingefahrenem Propeller

Wegen der Verringerung der Sauerstoffzufuhr bleibt der Propeller eingefahren.

- Brandhahn: **ZU!**
- Triebwerk-Hauptschalter: **AUS!**
- so schnell wie möglich landen
- löschen

3.9 Sonstige Notfälle

(1) Blockierte Höhensteuerung

Durch eine blockierte Wölbklappensteuerung wird die ASH 25 M zu einem Flugzeug mit starrem Profil. Hingegen wird im Notfall der Pilot nicht immer daran denken, daß er mit der Wölbklappensteuerung bei feststehender Höhensteuerung wenigstens noch einigermaßen steuern kann und sich damit in eine günstigere Position zum Notabsprung bringen bzw. diesen vielleicht vermeiden kann.

(2) Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk

Die Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk wird grundsätzlich nicht empfohlen, da die mögliche Arbeitsaufnahme des Rumpfes um ein Vielfaches geringer ist, als die des gefederten Fahrwerks. Läßt sich das Fahrwerk nicht ausfahren, so ist die ASH 25 M in Landstellung L der Wölbklappen und möglichst eingefahrenen Bremsklappen im flachen Winkel ohne durchzufallen aufzusetzen.

(3) Drehlandung

Falls das Flugzeug bei einer Landung über das vorgesehene Landefeld hinauszurollen droht, sollte man sich spätestens ca. 40 m vor dem Ende des Landefeldes zum Einleiten einer kontrollierten Drehlandung entscheiden.

- Wenn möglich in den Wind drehen !
- Gleichzeitig mit dem Ablegen des Flügels mit dem Knüppel nachdrücken und Gegenseitenruder geben !

(4) Notlandung im Wasser

Mit einem Kunststoff-Segelflugzeug wurde eine Wasserlandung mit eingezogenem Fahrwerk erprobt. Aus den dabei gemachten Erfahrungen muß damit gerechnet werden, daß das Flugzeug nicht "Wasserski" fährt, sondern das gesamte Cockpit unter Wasser gedrückt wird. Bei Wassertiefen unter 2 m ist der Pilot in höchster Gefahr. Die Notwasserung wird daher nur mit ausgefahrenem Fahrwerk empfohlen und nur als letzten Ausweg.

(5) Flug mit defektem Wasserablaßsystem

Beim Ablassen des Wasserballastes in der Luft muß sorgfältig beobachtet werden, ob der Wasserballast jeweils aus den beiden Flügeln ausläuft. Der Wasserablauf ist sowohl vom Cockpit aus direkt zu sehen als auch an den oberen grünen Leuchtdioden an der Schalttafel zu überprüfen, die die Ventilstellung (grün = offen, rot = geschlossen) anzeigen. Falls ein Wasserballastventil defekt ist, so muß das Ventil der

Gegenseite geschlossen werden und die Landung mit erhöhter Flugmasse ist vorzuziehen.

Falls durch Versagen eines Ventiles ein asymmetrischer Beladungszustand eintritt, ist der Flug mit äußerster Vorsicht zu Ende zu führen, wobei ein ausreichender Abstand zur Mindestgeschwindigkeit beachtet werden muß, da Abkippen und Trudeln mit asymmetrischer Beladung nicht zulässig ist. Besonders der Kurvenflug über den schwereren Flügel sollte vermieden werden.

(6) Starke Geräusentwicklung durch defekten Auspuff

Nimmt das Auspuffgeräusch erheblich zu, so ist ein Versagen der Abgasanlage in Betracht zu ziehen. Da heiße Abgase einen Brand verursachen können, ist das Triebwerk sofort bzw. nach Erreichen einer Sicherheitshöhe stillzulegen. Vor dem nächsten Flug ist die Abgasanlage zu überprüfen und gegebenenfalls instandzusetzen.

(7) Defekte Bremsklappensteuerung

Tritt plötzlich eine starke Kursänderung auf, sollte sofort durch eine optische Kontrolle beider Bremsklappen am Flügel überprüft werden, ob diese Asymmetrie von einer einseitig ausgefahrenen Bremsklappe kommt. Dieses Problem könnte durch einen Defekt in der Bremsklappensteuerung auftreten und ist durch einen Seitensteuerausschlag nicht auszugleichen. Ist nun eine einseitig ausgefahrenen Bremsklappe die Ursache, dann sofort die andere Bremsklappe so weit ausfahren bis das Flugzeug wieder geradeaus fliegt und den Bremsklappenhebel in dieser Position halten.

Je nach Flughöhe sofort eine Außenlandung einleiten.

(8) Bruch des Gaszugs

Tritt ein Versagen des Gaszugs auf, wird durch eine Feder am Vergaser die Drosselklappe vollständig geöffnet und der Motor läuft mit Vollgas. Bis auf Sicherheitshöhe steigen, Motor durch Zündschalter ausschalten, Propeller auslaufen lassen und normal einfahren. Falls kein Flugplatz

oder geeignetes Außenlandefeld in der Nähe ist und kein weiterer Höhengewinn mehr möglich ist, kann mittels der Bremsklappen und eventuell der Landstellung der Wölbklappen ein Weitersteigen verhindert werden. In diesem Zustand kann dann ein Flugplatz angeflogen werden. Vor der Landung Triebwerk abschalten und Propeller einfahren.

Abschnitt 4

- 4. Normale Betriebsverfahren
 - 4.1 Einführung
 - 4.2 Auf- und Abrüsten
 - 4.3 Tägliche Kontrolle
 - 4.4 Vorflugkontrolle
 - 4.5 Normalverfahren und empfohlene Geschwindigkeiten
 - 4.5.1 Bedienung des Triebwerks
 - 4.5.2 Winden- und Autostart
 - 4.5.3 Flugzeugschleppstart
 - 4.5.4 Freier Flug
 - 4.5.5 Landeanflug
 - 4.5.6 Landung
 - 4.5.7 Flug mit Wasserballast
 - 4.5.8 Flug in großer Höhe
 - 4.5.9 Flug in Regen

4.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt beinhaltet Checklisten für die tägliche Kontrolle und die Vorflugkontrolle. Weiterhin beschreibt er die normalen Betriebsverfahren. Normale Verfahren im Zusammenhang mit Zusatzausrüstungen sind in Abschnitt 9 beschrieben.

4.2 Auf- und Abrüsten

Das Aufrüsten der ASH 25 M kann ohne Hilfsmittel von drei Personen, bei Verwendung eines Rumpfbockes und einer Flügelstütze von zwei Personen durchgeführt werden.

Anmerkung: Flügelverlängerungen mit Winglets erst nach der Flügelmontage gegen den abnehmbaren Randbogen austauschen.

1. Alle Bolzen und Buchsen sowie die Steuerungsverbindungen reinigen und fetten.
2. Den Rumpf aufstellen und senkrecht halten. Fahrwerksverriegelung kontrollieren, falls das Rad ausgefahren ist.
3. Wölbhebel im Rumpf in Stellung 1 oder 2 bringen.
4. Linken Innenflügel 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.

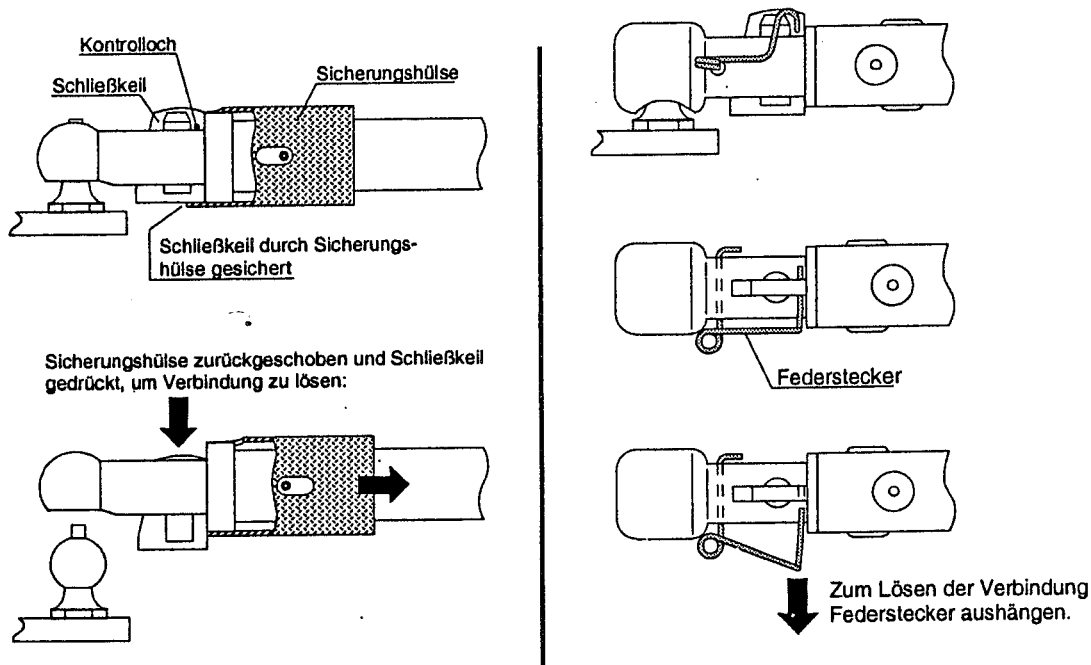
5. Rechten Innenflügel einführen und Hauptbolzenachsen zum Fluchten bringen. Hauptbolzen eindrücken und sichern. Jetzt erst kann der oder die Helfer die Flügel entlasten. Falls das Flugzeug noch in einer Rumpfhalterung steht, empfiehlt es sich, jetzt das

Fahrwerk auszufahren und auf dem Rad stehend weiter zu montieren. Die Stoßstangen im Rumpf noch nicht ankuppeln, da die Montage der Außenflügel sonst schwieriger ist.

6. Den T-förmigen Montagegriff für äußeren Flügelanschluß einschrauben. Bremsklappe des linken Außenflügels mit Hilfswerkzeug entriegeln.
7. Linken Außenflügel in den Holmanschluß des Innenflügels stecken und bis auf 5 bis 10 cm Abstand hineinschieben.
8. Wölbklappenstoßstange kuppeln (in Flugrichtung hinterste Stange) und sichern.
9. Den Außenflügel jetzt völlig an den Innenflügel heranschieben und Hauptbolzen entgegen der Flugrichtung eindrücken und durch Drehung im Uhrzeigersinn sichern und T-Griff abschrauben. Der Hauptbolzen ist dann richtig montiert, wenn der Bolzen mit der Flügelkontur bündig ist. Beim Zusammendrücken der Flügel beachten, daß sich die Stoßstangen der Querruder- und Bremsklappensteuerung nicht an Rippen oder Beschlügen verhängen.
10. Zweckmäßigerweise wird nun die Flügelstütze etwas nach außen gerückt, etwa in die Gegend des Antriebs der mittleren Flügelklappe. Dadurch werden die Lasten auf Flügel und Stütze geringer.
11. Die Montage des rechten Außenflügels wird entsprechend den Punkten 6. bis 9. durchgeführt, wobei nur zu beachten ist, daß der Hauptbolzen durch Drehung gegen den Uhrzeigersinn zu sichern ist.
 - Falls gewünscht können nun die Flügelverlängerungen mit Winglets gegen den abnehmbaren Randbogen getauscht werden. Zur Montage wird der Sicherungsbolzen mit einem Inbusschlüssel nach hinten geschoben. Querruder richtig einfädeln! Nach der Montage Sicherungsbolzen nach vorn schieben.
12. Zuerst die Quer- und Bremsklappensteuerung in den Bremsklappenkästen anschließen und sichern, dann erst die sechs Anschlüsse im Rumpf, die durch den Handlochdeckel erreichbar sind.

Alle Schnellverschlüsse sind durch Sicherungselemente gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert. Hauptsächlich werden dafür sogenannte Wedekind-Sicherungen verwendet. Nur die Verbindung der Wölbklappensteuerung an der Flügel-Flügel-Trennstelle wird aus Platzgründen mit einer fest installierten Feder gesichert. Zur Montage der Schnellverschlüsse wird entweder die Sicherungshülse aus Aluminium zurückgeschoben bis der Keil der Schnellverbindung vollständig eingedrückt werden kann, oder es wird die Feder aus dem Sicherungsloch des Keils entfernt. Nach der sorgfältigen Montage der Schnellverbindung ist zu kontrollieren, ob die federbelastete Sicherungshülse wieder vollständig den Keil sichert. An der Verbindung der Wölbklappensteuerung bei der Flügel-Flügel-Trennstelle wird die Feder in das Sicherungsloch geschoben.

Alle Schnellverschlüsse durch Ziehen an den Stoßstangen - von den Köpfen weg - mit etwa 5 daN belasten und sich vergewissern, daß die Sicherungen in der richtigen Position sind. Der Anschluß der Wölbklappensteuerung kann in Wölbhebelstellung L durch den Bremsklappenkasten inspiziert werden.



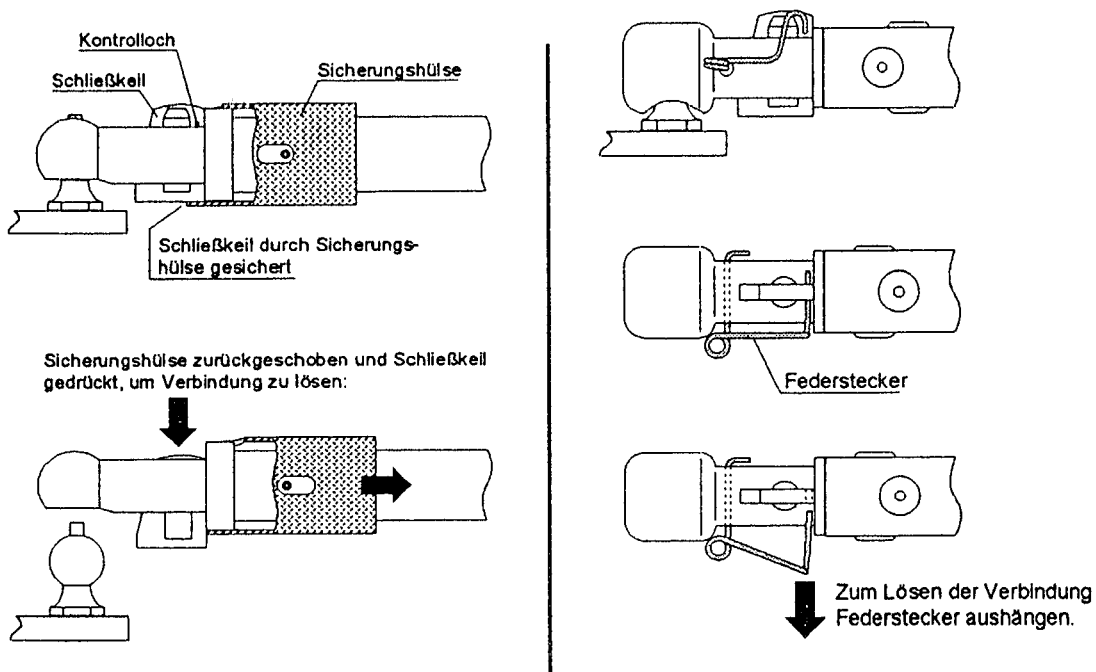
13. Nun die Motorbatterie(n) im Innenflügel mit den Steckern über dem Holm im Gepäckraum verbinden. (Je nach Ausrüstungsstand kann die Anzahl variieren. Siehe hierzu auch Abschnitt 7.11 in diesem Handbuch.)

Fahrwerk auszufahren und auf dem Rad stehend weiter zu montieren. Die Stoßstangen im Rumpf noch nicht ankuppeln, da die Montage der Außenflügel sonst schwieriger ist.

6. Den T-förmigen Montagegriff für äußeren Flügelanschluß einschrauben. Bremsklappe des linken Außenflügels mit Hilfswerkzeug entriegeln.
7. Linken Außenflügel in den Holmanschluß des Innenflügels stecken und bis auf 5 bis 10 cm Abstand hineinschieben.
8. Wölbklappenstoßstange kuppeln (in Flugrichtung hinterste Stange) und sichern.
9. Den Außenflügel jetzt völlig an den Innenflügel heranschieben und Hauptbolzen entgegen der Flugrichtung eindrücken und durch Drehung im Uhrzeigersinn sichern und T-Griff abschrauben. Der Hauptbolzen ist dann richtig montiert, wenn der Bolzen mit der Flügelkontur bündig ist. Beim Zusammendrücken der Flügel beachten, daß sich die Stoßstangen der Querruder- und Bremsklappensteuerung nicht an Rippen oder Beschlägen verhängen.
10. Zweckmäßigerweise wird nun die Flügelstütze etwas nach außen gerückt, etwa in die Gegend des Antriebs der mittleren Flügelklappe. Dadurch werden die Lasten auf Flügel und Stütze geringer.
11. Die Montage des rechten Außenflügels wird entsprechend den Punkten 6. bis 9. durchgeführt, wobei nur zu beachten ist, daß der Hauptbolzen durch Drehung gegen den Uhrzeigersinn zu sichern ist.
 - Falls gewünscht können nun die Flügelverlängerungen mit Winglets gegen den abnehmbaren Randbogen getauscht werden. Zur Montage wird der Sicherungsbolzen mit einem Inbusschlüssel nach hinten geschoben. Querruder richtig einfädeln! Nach der Montage Sicherungsbolzen nach vorn schieben.
12. Zuerst die Quer- und Bremsklappensteuerung in den Bremsklappenkästen anschließen und sichern, dann erst die sechs Anschlüsse im Rumpf, die durch den Handlochdeckel erreichbar sind.

Alle Schnellverschlüsse sind durch Sicherungselemente gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert. Hauptsächlich werden dafür sogenannte Wedekind-Sicherungen verwendet. Nur die Verbindung der Wölbklappensteuerung an der Flügel-Flügel-Trennstelle wird aus Platzgründen mit einer fest installierten Feder gesichert. Zur Montage der Schnellverschlüsse wird entweder die Sicherungshülse aus Aluminium zurückgeschoben bis der Keil der Schnellverbindung vollständig eingedrückt werden kann, oder es wird die Feder aus dem Sicherungsloch des Keils entfernt. Nach der sorgfältigen Montage der Schnellverbindung ist zu kontrollieren, ob die federbelastete Sicherungshülse wieder vollständig den Keil sichert. An der Verbindung der Wölbklappensteuerung bei der Flügel-Flügel-Trennstelle wird die Feder in das Sicherungsloch geschoben.

Alle Schnellverschlüsse durch Ziehen an den Stoßstangen - von den Köpfen weg - mit etwa 5 daN belasten und sich vergewissern, daß die Sicherungen in der richtigen Position sind. Der Anschluß der Wölbklappensteuerung kann in Wölbhebelstellung L durch den Bremsklappenkasten in spiziert werden.



13. Nun können auch die Batterien im Innenflügel mit den Steckern über dem Holm im Gepäckraum verbunden werden.

14. 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 Rudersanschluß aufgelegt werden. Das Höhenleitwerk muß nun soweit zurückgeschoben werden, daß sich die Innensechskantschraube an der Nase einschrauben läßt. Diese ist mit Spannung festzuziehen. Die Sicherung der Schraube ist entweder ein federbelasteter Sicherungsstift der über den Schraubenkopf bis zum Innensechskant hinwegschnappen muß, oder ein Kugelschnapper, dessen Kugel sich in die seitlichen Rillen der Schraube eindrücken muß.
15. Das Abkleben aller Schlitze der feststehenden Teile der Flügeltrennstellen mit Plastikklebeband bringt mit wenig Aufwand erheblichen Leistungsgewinn. Auch der Höhenflossen-Seitenflossen-Übergang sollten abgeklebt werden.
- Warnung:** Der Handlochdeckel muß in jedem Fall abgeklebt werden, damit er auch bei nicht richtig verriegeltem Verschuß während des Fluges nicht verloren gehen kann und bei Motorbetrieb evtl. noch den Propeller beschädigt.
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.
16. Falls in den Innenflügeln Kraftstoffsäcke eingebaut sind, werden deren Kraftstoffleitungen jetzt (oder spätestens nach dem Betanken) an die Leitung des Rumpftankes angeschlossen. Diese Leitung endet im Gepäckraum vor dem Holm.
- Warnung:** Ist als Sonderausrüstung die Flügeltankentlüftung zurück in den Rumpftank geführt, muß die Entlüftungsleitung schon beim Aufrüsten an der Rumpf-Flügel-Trennstelle auf jeden Fall immer angeschlossen werden, auch wenn die Flügeltanks nicht benutzt werden!
17. Anhand der Checkliste (Siehe Abschnitt 4.4) ist nun eine Vorflugkontrolle durchzuführen. Beim Punkt 3. "Ruderschlitze in Flugrichtung min. 1,5 mm" ist zu kontrollieren, ~~ob~~ die Flügelklappen untereinander bzw. gegen den Randbogen oder das feststehende Flügelteil an der Wurzel minimal 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. Der nachfolgende Hinweis gilt nur für Höhenleitwerke mit Sicherungsfeder, also ohne Kugelschnapper:

Bei der Demontage des Höhenleitwerks den Sicherungsstift des Nasenbolzens mit dem gelieferten Innensechskantschlüssel mit Distanzrohr sorgfältig zurückschieben, da er sonst beim Heraus-schrauben des Bolzens leicht beschädigt wird.

3. Falls das Höhenleitwerk sehr fest in seiner hinteren Führung sitzt, gelingt die Demontage besser mit zwei Mann, die das Leitwerk am Randbogen wechselweise nach vorn drücken.
4. Vor der Demontage des Außenflügels müssen -falls vorhanden- die Flügelverlängerungen mit Winglet abgenommen und gegen den Randbogen ausgetauscht werden. Bei der Demontage des Außenflügels diesen zunächst nur ca. 5 bis 10 cm aus dem Innenflügel herausziehen, um die WK-Stoßstange entkuppeln zu können.
5. Vor der Demontage der Innenflügel vom Rumpf nicht vergessen, die Kraftstoffleitungen zu trennen, den Propeller einzufahren und Batteriekabel über dem Holm abzuziehen !

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.

- a) Hauben öffnen und Haubennotabwurf überprüfen.

14. 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. Das Höhenleitwerk muß nun soweit zurückgeschoben werden, daß sich die Innensechskantschraube an der Nase einschrauben läßt. Diese ist mit Spannung festzuziehen. Die Sicherung der Schraube ist entweder ein federbelasteter Sicherungsstift der über den Schraubenkopf bis zum Innensechskant hinwegschnappen muß, oder ein Kugelschnapper, dessen Kugel sich in die seitlichen Rillen der Schraube eindrücken muß.
15. Das Abkleben aller Schlitze der feststehenden Teile der Flügeltrennstellen mit Plastiklebeband bringt mit wenig Aufwand erheblichen Leistungsgewinn. Auch der Höhenflossen-Seitenflossen-Übergang sollten abgeklebt werden.

Warnung: Der Handlochdeckel muß in jedem Fall abgeklebt werden, damit er auch bei nicht richtig verriegeltem Verschuß während des Fluges nicht verloren gehen kann und bei Motorbetrieb evtl. noch den Propeller beschädigt.

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.

16. Falls in den Innenflügeln Kraftstoffsäcke eingebaut sind, werden deren Kraftstoffleitungen jetzt (oder spätestens nach dem Betanken) an die Leitung des Rumpftankes angeschlossen. Diese Leitung endet im Gepäckraum vor dem Holm.

Warnung: Ist als Sonderausrüstung die Flügeltankentlüftung zurück in den Rumpftank geführt, muß die Entlüftungsleitung schon beim Aufrüsten an der Rumpf-Flügel-Trennstelle auf jeden Fall immer angeschlossen werden, auch wenn die Flügeltanks nicht benutzt werden!

17. Anhand der Checkliste (Siehe Abschnitt 4.4) ist nun eine Vorflugkontrolle durchzuführen. Beim Punkt 3. "Ruderschlitze in Flugrichtung min. 1,5 mm" ist zu kontrollieren, ob die Flügelklappen untereinander bzw. gegen den Randbogen oder das feststehende Flügelteil an der Wurzel minimal 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. Der nachfolgende Hinweis gilt nur für Höhenleitwerke mit Sicherungsfeder, also ohne Kugelschnapper:

Bei der Demontage des Höhenleitwerks den Sicherungsstift des Nasenbolzens mit dem gelieferten Innensechskantschlüssel mit Distanzrohr sorgfältig zurückschieben, da er sonst beim Heraus-schrauben des Bolzens leicht beschädigt wird.

3. Falls das Höhenleitwerk sehr fest in seiner hinteren Führung sitzt, gelingt die Demontage besser mit zwei Mann, die das Leitwerk am Randbogen wechselweise nach vorn drücken.
4. Vor der Demontage des Außenflügels müssen -falls vorhanden- die Flügelverlängerungen mit Winglet abgenommen und gegen den Randbogen ausgetauscht werden. Bei der Demontage des Außenflügels diesen zunächst nur ca. 5 bis 10 cm aus dem Innenflügel herausziehen, um die WK-Stoßstange entkuppeln zu können.
5. Vor der Demontage der Innenflügel vom Rumpf nicht vergessen, die Kraftstoffleitungen zu trennen, den Propeller einzufahren und die Batteriekabel über dem Holm zu abzustecken!

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.

- a) Hauben öffnen und Haubennotabwurf überprüfen.

- n) Druckabnahmen in Seitenflosse: Ist die Düse richtig eingeschoben und dicht?
- o) Gesamtdruckabnahme in der Lüftungsöffnung der Rumpfnase auf Sauberkeit überprüfen.
- p) Statische Druckabnahmen in der Rumpfröhre auf Sauberkeit überprüfen.

Tägliche Kontrolle am ausgefahrenen Propeller

- a) Ist die Motorbatterie im rechten Innenflügel richtig mit den Steckern im Gepäckraum über dem Holm verbunden? Links kann gegebenenfalls auch eine Batterie vorhanden sein. Schon beim Ausfahren des Propellers auf ungewöhnliche Geräusche und Schwergängigkeit achten.
- b) Die wichtigsten Schraubverbindungen sind von oben durch die geöffneten Motorklappen kontrollierbar. Sie sind bis auf eine Ausnahme mit üblichen Stoppmuttern gesichert und deshalb einfach zu überprüfen. Besondere Aufmerksamkeit ist den beiden vorderen Motorbefestigungsschrauben und den Verschraubungen des Ausfahrkniehebels mit Spindel zu widmen.
- c) Die hintere Motorbefestigungsschraube, die durch den Motor-Ölbehälter geht, ist mit einem Sicherungsdraht gesichert. Diese Sicherung ist auf Beschädigungen zu überprüfen.
- d) Durch Drücken gegen den Propelleraufbau von der Seite und von vorn werden die Gummielemente der Motoraufhängung überprüft. Die Triebwerkseinheit sollte sich elastisch verhalten und nicht sofort an der Rumpfstruktur anschlagen.
- e) Verknieung des Antriebes des Propelleraufbaues überprüfen. Sind beide Seiten verknieet?
- f) Befestigung des Schalldämpfers überprüfen. Die Federverbindungen können durch Rütteln am Schalldämpfer kontrolliert werden.
- g) Befestigung des Kühlers überprüfen. Kühlerträger auf Anrisse kontrollieren.
- h) Funktion von Gas und Propellerarretierung überprüfen.
- i) Verlaufen Bowdenzüge und Kraftstoffleitungen ohne Knicke? Sind die Gummizüge an den Motorklappen in Ordnung?
- j) Leitungen (besonders Kraftstoff- und Kühlmittleitungen) und Bauteile auf Scheuerstellen überprüfen.

- k) Vergaser und Luftfilter auf festen Sitz überprüfen.
- l) Endschalter für Ausfahrspindel auf Beschädigung und festen Sitz - einschließlich der elektrischen Anschlüsse - überprüfen.
- m) Zahnriemen auf Verschleiß und Vorspannung überprüfen. Der Zahnriemen sollte sich zwischen der untersten Riemenscheibe und einer Leitrolle mit normaler Handkraft gerade um 45° verdrehen lassen. Siehe hierzu den Abschnitt 2.3.1.3 im Wartungshandbuch der ASH 25 M.
- n) Propeller einmal durchdrehen (Zündung aus?) und auf Leichtgängigkeit überprüfen.

Sichtkontrolle des Propellers

- a) Sichtkontrolle nach Propeller-Handbuch
- b) Sichtkontrolle der Propellerbefestigung

Tankanlage (Treibstoff und Öl)

- a) Verbindung zu den Flügeltanks auf richtigen Anschluß und Dichtigkeit überprüfen.
- b) Rumpftank mittels Sichtkontrolle - durch den Fahrwerksausschnitt im Rumpf - auf Steinschlagschäden und undichte Stellen überprüfen.
- c) Drainer drücken und mögliches Kondenswasser ablassen. Darauf achten, daß der Drainer wieder dicht schließt. Der Drainer befindet an der linken, unteren Rumpfseite hinter dem Flügel.
- d) Tankentlüftungsöffnung überprüfen. Diese Entlüftungsöffnung befindet sich neben dem Drainer.
- e) Ist genügend Treibstoff für einen sicheren Start im Tank (mindestens 5 Liter)?

Tägliche Kontrolle am ausgefahrenen Propeller

- a) Sind die beiden Batterien der Innenflügel richtig mit den Steckern im Gepäckraum über dem Holm verbunden? Schon beim Ausfahren des Propellers auf ungewöhnliche Geräusche und Schwergängigkeit achten.
- b) Die wichtigsten Schraubverbindungen sind von oben durch die geöffneten Motorklappen kontrollierbar. Sie sind bis auf eine Ausnahme mit üblichen Stoppmuttern gesichert und deshalb einfach zu überprüfen. Besondere Aufmerksamkeit ist den beiden vorderen Motorbefestigungsschrauben und den Verschraubungen des Ausfahrkniehebels mit Spindel zu widmen.
- c) Die hintere Motorbefestigungsschraube, die durch den Motorölbehälter geht, ist mit einem Sicherungsdraht gesichert. Diese Sicherung ist auf Beschädigungen zu überprüfen.
- d) Durch Drücken gegen den Propelleraufbau von der Seite und von vorn werden die Gummielemente der Motoraufhängung überprüft. Die Triebwerkseinheit sollte sich elastisch verhalten und nicht sofort an der Rumpfstruktur anschlagen.
- e) Verknüpfung des Antriebes des Propelleraufbaues überprüfen. Sind beide Seiten verknüpft?
- f) Befestigung des Schalldämpfers überprüfen. Die Federverbindungen können durch Rütteln am Schalldämpfer kontrolliert werden.
- g) Befestigung des Kühlers überprüfen. Kühlerträger auf Anrisse kontrollieren.
- h) Funktion von Gas und Propellerarretierung überprüfen.
- i) Verlaufen Bowdenzüge und Kraftstoffleitungen ohne Knicke? Sind die Gummizüge an den Motorklappen in Ordnung?
- j) Leitungen (besonders Kraftstoff- und Kühlmittleitungen) und Bauteile auf Scheuerstellen überprüfen.

- k) Vergaser und Luftfilter auf festen Sitz überprüfen.
- l) Endschalter für Ausfahrspindel auf Beschädigung und festen Sitz - einschließlich der elektrischen Anschlüsse - überprüfen.
- m) Zahnriemen auf Verschleiß und Vorspannung überprüfen. Der Zahnriemen sollte sich zwischen der untersten Riemenscheibe und einer Leitrolle mit normaler Handkraft gerade um 45° verdrehen lassen. Siehe hierzu den Abschnitt 2.3.1.3 im Wartungshandbuch der ASH 25 M.
- n) Propeller einmal durchdrehen (Zündung aus?) und auf Leichtgängigkeit überprüfen.

Sichtkontrolle des Propellers

- a) Sichtkontrolle nach Propeller-Handbuch
- b) Sichtkontrolle der Propellerbefestigung

Tankanlage (Treibstoff und Öl)

- a) Verbindung zu den Flügeltanks auf richtigen Anschluß und Dichtigkeit überprüfen.
- b) Rumpftank mittels Sichtkontrolle - durch den Fahrwerksausschnitt im Rumpf - auf Steinschlagschäden und undichte Stellen überprüfen.
- c) Drainer drücken und mögliches Kondenswasser ablassen. Darauf achten, daß der Drainer wieder dicht schließt. Der Drainer befindet an der linken, unteren Rumpfseite hinter dem Flügel.
- d) Tankentlüftungsöffnung überprüfen. Diese Entlüftungsöffnung befindet sich neben dem Drainer.
- e) Ist genügend Treibstoff für einen sicheren Start im Tank (mindestens 5 Liter)?

- f) Ölbehälter (zwischen Motor und Schalldämpfer) auf undichte Stellen überprüfen. Ölstand überprüfen. Wurde ausreichend Öl verbraucht? (Siehe auch unter 7.10)
Ölbehälter immer bis ca. 1cm unter Einfüllöffnung auffüllen.

4.4 Vorflugkontrolle

Die folgende Checkliste mit den wichtigsten Punkten, ist für den vorderen Piloten gut sichtbar angebracht.

Vorflug-Kontrolle

1. Ruderanschlüsse und Montagebolzen gesichert ?
2. Ruderprobe auf Kraftschlüssigkeit und Freigängigkeit durchgeführt ?
3. (Ruderschlitze in Flugrichtung min. 1,5 mm!)
4. Reißleine für automat. Fallschirm befestigt ?
5. Schwerpunktage prüfen !
6. Beladeplan beachten !
7. Wassertankauslässe und Entlüftungsöffnungen frei ?
8. Kraftstoffvorrat überprüfen !
9. Flügeltanks, falls vorhanden angeschlossen ?
10. Motor nach Handbuch überprüft ?

Vor dem Start

1. Fallschirm richtig angelegt ?
2. Anschlaggurte fest ?
3. Fahrwerk eingerastet ?
4. Bremsklappen verriegelt ?
5. Trimmung in Startstellung ?
6. Wölbklappen in Startstellung ?
7. Höhenmesser eingestellt ?
8. Spornkuller abgenommen ?
9. Windrichtung prüfen !
10. Haube schließen und verriegeln !

4.5 Normalverfahren und empfohlene Geschwindigkeiten

4.5.1 Bedienung des Triebwerkes und Eigenstart

Warnung: Ist der Handlochdeckel richtig verriegeltet und abgeklebt? Bei Nichtbeachtung kann dieser sich lösen und bei Motorbetrieb den Propeller beschädigen.

Checkliste, Propeller ausfahren und Motor anlassen

- Brandhahn: **AUF**
- Triebwerkshauptschalter: **EIN** (ILEC in Betrieb)
- (mit optionalem ILEC-Doppelbedienschalter das Mastergerät auswählen)
- (optionaler Schlüsselschalter in Stellung „PPL B“ ?)
- Schalter "Propeller ausfahren" nach oben umlegen
- Grüne LED "Propeller ausgefahren" an ?
- Propellerarretierung gelöst ?
- Zündung: **EIN**
- Ist die Treibstoffpumpe zu hören ?

Kalt und Warmstart am Boden (nicht sehr Kalt)

- Propellerkreis frei ?
- Gas 1/4 bis 1/3 in Richtung Vollgas.
- 2 bis 3 Sekunden den Primerknopf drücken
- höchstens 5 Sekunden den Anlasserknopf drücken
- falls der Motor nicht startet, erneut Primer drücken und starten. Vorgang in 15 Sekunden-Abstand wiederholen und jeweils etwas mehr primen
- Zündkreise überprüfen
- Falls der Motor anläuft und wieder absterben will, nur sehr kurzzeitig den Primerknopf drücken.
- Triebwerk bei 4000 U/min 3 bis 4 Minuten warmlaufen lassen

Kaltstart (Sehr kalt, stark ausgekühlter Motor)

- Propellerkreis frei ?
- Gas auf Leerlaufstellung
- 2 bis 3 Sekunden den Primerknopf drücken
- höchstens 5 Sekunden den Anlasserknopf drücken
- falls der Motor nicht startet, erneut Primer drücken und starten. Vorgang in 15 Sekunden-Abstand wiederholen und jeweils etwas mehr primen
- Falls beim dritten Versuch der Motor nicht anläuft, kann er "ersoffen" sein:
 - nicht mehr primen
 - Gas 1/3 in Richtung Vollgas
 - Brandhahn schließen
 - Anlasser betätigen bis der Motor startet
 - sofort Brandhahn wieder öffnen.
- Zündkreise überprüfen
- Triebwerk bei 4000 U/min 3 bis 4 Minuten warmlaufen lassen

Kalt- und Warmstart in der Luft

- Fluggeschwindigkeit 90 bis 110 km/h
- Gas 1/3 in Richtung Vollgas
- 2 bis 3 Sekunden den Primerknopf drücken
- höchstens 5 Sekunden den Anlasserknopf drücken
- falls der Motor nicht startet, erneut Primer drücken und starten. Vorgang in 15 Sekunden-Abstand wiederholen und jeweils etwas mehr primen
- Falls der Motor anläuft und wieder absterben will, nur sehr kurzzeitig den Primerknopf drücken.
- Triebwerk falls möglich warmlaufen lassen
- Fahrt zurücknehmen und Vollgas geben (Auf Drehzahl achten!)

Checkliste Motor abstellen und Propeller einfahren

- Fluggeschwindigkeit: 90-100 km/h
- Gas: LEERLAUF (unterste Stellung). Warten, bis sich niedrige Drehzahl stabilisiert hat.
- Zündung: **AUS**
- Motor auslaufen lassen
- Propellerarretierung rasten (unterste Stellung). Propeller darf beim Betätigen nicht direkt über der Arretierung stehen.
- Warten, bis der Propeller gegen die Propellerarretierung läuft
- Senkrechte Stellung des Propellers mittels Spiegel überprüfen
- Schalter auf "Einfahren" drücken. Triebwerk zunächst nur soweit einfahren, bis Blattspitze des Propellers im Rückspiegel verschwindet. Nach ca. 2 Minuten, oder wenn die maximale Kühlmitteltemperatur um 2°C abgesunken ist, erneut Schalter auf "Einfahren" drücken, bis LED "Propeller ein" im ILEC aufleuchtet
- Brandhahn: **ZU**
- Triebwerkshauptschalter durch Entrasten mit dem roten Taster ausschalten.

Drehzahlen und Geschwindigkeiten

| | |
|------------------------|-------------------------------------|
| Bester Steigflug: | bei $v_y = 95$ km/h (blauer Strich) |
| Reiseflug: | 120 bis 130 km/h bei 6900 U/min |
| Startleistung: | bei 7500 U/min, nur max. 5 Minuten |
| Höchste Dauerleistung: | bei 6900 U/min |

Das Triebwerk der ASH 25 M ermöglicht einen Selbststart mit befriedigenden Steigleistungen und erweitert dadurch das Einsatzspektrum des reinen Segelflugzeuges. Es ist ratsam, sich zunächst einmal mit dem Ausfahr- und Anlaßvorgang in sicherer Nähe eines Flugplatzes vertraut zu machen, bevor man einen Streckenflug durchführt. Das Triebwerk eines Motorseglers darf nicht als Lebensversicherung betrachtet werden, wenn zum Beispiel unlandbares Gelände angefliegen wird. Es muß immer damit gerechnet werden, daß das Triebwerk nicht den nötigen Schub liefert. Dies muß nicht immer ein technischer Mangel sein, sondern kann auch durch Nervosität des Piloten verursacht werden (Fehlbedienung beim Anlassen). Mit dem segelfliegerischen Wissen, daß ein thermischer Aufwind nicht zwangsläufig gefunden wird, wenn er

am nötigsten gebraucht wird, ist auch der Motor und seine Zuverlässigkeit zu betrachten. Die Motoren für Motorsegler sind nicht ganz so strengen Bau- und Prüfvorschriften unterworfen wie normale Flugmotoren, demzufolge kann auch keine so große Zuverlässigkeit erwartet werden.

Eine Mindesthöhe zum Ausfahren des Propellers und Anlassen des Triebwerkes muß eingehalten werden. Sie muß so gewählt werden, daß es möglich ist, den Propeller wieder einzufahren und eine Außenlandung einzuleiten, falls das Triebwerk nicht gestartet werden kann. Ein allgemeingültiger Wert dieser Mindesthöhe sollte mit etwa 300m angesetzt werden, er ist aber auch stark vom Pilotenvermögen und den geographischen Gegebenheiten abhängig.

(1) Ausfahren des Propellers

Vorgang nach Checkliste.

Propeller nicht unter erhöhter g-Belastung ausfahren. Zum Beispiel kann die g-Belastung im Kreisflug so groß werden, daß die elektrische Ausfahrspindel den Propeller nur noch sehr langsam oder nicht vollständig ausfährt.

Die Geschwindigkeiten zum Ein- und Ausfahren des Propellers sind in Abschnitt 2 angegeben.

(2) Anlassen des Triebwerks

Warnung: Ein Probelauf des Triebwerkes ohne montierte Flügel und entsprechend sicher fixiertem Flugzeug darf unter keinen Umständen durchgeführt werden! Zum Probelauf muß im Cockpit immer eine sachkundige Person sitzen.

Wichtiger Hinweis: Vor dem Start sollten entsprechend den Angaben in Abschnitt 5 dieses Handbuches die örtlichen Gegebenheiten für einen sicheren Start überprüft werden.

Vorgang nach Checkliste.

Falls der Motor nicht anspringt, ist er entsprechend dem Motorhandbuch zu überprüfen. Längeres Drücken des Anlasserknopfes als 5 Sekunden ist nicht sinnvoll, da der Motor nur startet, wenn genügend Treibstoff durch den Primer eingespritzt wurde. Deshalb sollte nach den 5 Sekunden erst wieder erneut Kraftstoff eingespritzt werden. Falls das Triebwerk immer noch nicht läuft, ist nun bei jeder Wiederholung die Menge des eingespritzten Treibstoffes zu erhöhen.

Falls aber von außen beim dritten Versuch bereits beobachtet wird, daß weißer Rauch aus dem Schalldämpfer austritt und bislang keine Zündung erfolgte ist der Motor "abgesoffen". Es darf dann mit dem Primer nicht noch mehr Treibstoff eingespritzt werden. Der Gashebel wird auf 1/3 in Richtung Vollgas gestellt, der Brandhahn wird geschlossen und Anlasser betätigt bis der Motor startet. Dann sofort den Brandhahn wieder öffnen. Zündkreise überprüfen. Drehzahl darf bei Vollgas nicht um mehr als 200 U/min abfallen.

Am Boden sollte das Triebwerk bei 4000 U/min 3 bis 4 Minuten warmlaufen, bis die Anzeige der Kühlmitteltemperatur anspricht und etwa 40 °C anzeigt. Dadurch wird sichergestellt, daß der Motor sich zügig auf maximale Drehzahl beschleunigen läßt.

Bei Temperaturen unter -10 °C sollte das Triebwerk nicht angelassen werden, da bei völlig ausgekühltem Motor die Gefahr besteht, daß das Schmieröl zu dickflüssig ist und die Ölzufuhr in den Motor dadurch unterbrochen wird.

(3) Eigenstart

Um einen sicheren Eigenstart durchführen zu können, sollte im Stand eine maximale Motordrehzahl von mindestens 7000 U/min erreicht werden. Bei geringeren Drehzahlen muß mit einer Vergrößerung der in Abschnitt 5.2.3 angegebenen Startstrecke gerechnet werden.

Warnung: Werden im Stand nur maximale Motordrehzahlen deutlich unter 7000 U/min erreicht, so darf nicht mehr gestartet werden. Es muß zuerst die Vergasereinstellung überprüft und ein Standlauf durchgeführt werden.

Warnung: Ist das Flugzeug mit einer zweiten ILEC-Triebwerks-Bedieneinheit im hinteren Sitz ausgerüstet, darf im Kraftflug nicht zwischen beiden Geräten umgeschaltet werden. Wenn an dem Gerät, auf das umgeschaltet werden soll der Zündschalter auf „OFF“ steht fällt der Motor aus, da die Stromversorgung der Zündanlage beim Umschalten abgeschaltet wurde.

Erfahrene Piloten werden mit der negativsten Wölbklappenstellung WK 1 anrollen. In dieser Klappenstellung ist die Querlage sehr gut steuerbar. Bei etwa 50 km/h Fahrtanzeige wird auf Wölbklappenstellung 5 (+8°) gewölbt. Während des Steigfluges wird diese Klappenstellung beibehalten.

Für Piloten, die noch keine Wölbklappenflugzeuge geflogen haben, wird zum Start und dem Steigflug WK 5 empfohlen.

Die Beschleunigungsphase und das Abheben wird bei unterschiedlichen Startbahneigenschaften wie folgt vorgenommen:

Hartbelagbahn:

In Wölbklappenstellung 2 mit Vollgas beschleunigen, bis durch leichtes Nachdrücken das Spornrad entlastet werden kann. Bis etwa 50 km/h wird so auf dem Hauptrad beschleunigt dann in Wölbklappenstellung 5 gewölbt und bei gleichzeitigem, gefühlvollem Ziehen abgehoben. Nach dem Abheben wird auf 1 bis 2 m gestiegen und dann langsam auf v_y beschleunigt. Ist eine Sicherheitshöhe von 150 m erreicht, wird in Wölbklappenstellung 4 gewölbt. Bei Seitenwind wird aber abweichend davon, zur besseren Richtungsstabilität, das Spornrad durch leichtes Ziehen belastet.

Weicher Untergrund:

In Wölbklappenstellung 2 bis zum Abheben das Spornrad durch Ziehen am Boden halten um das Haupttrad zu entlasten. So früh wie möglich wird dann in Wölbklappenstellung 5 gewölbt und bei gleichzeitigem, gefühlvollem Ziehen abgehoben. Danach auf 1 bis 2 m Höhe steigen und dann langsam auf v_y beschleunigt. Ist eine Sicherheitshöhe von 150 m erreicht, wird in Wölbklappenstellung 4 gewölbt.

Die nachgewiesenen Seitenwindkomponenten sind in Abschnitt 5.3.1 angegeben.

(4) Steigflug

Den Steigflug mit einer Drehzahl von maximal 7500 U/min und $v_y = 95$ km/h (blauer Strich am Fahrtmesser) durchführen. Beachten, daß diese Startleistung nur für maximal 5 Minuten erlaubt ist.

(5) Reiseflug

Entweder im Sägezahnflug (Steigflug und Abgleiten mit eingefahrenem Propeller) oder im Horizontalflug bei 6900 U/min und 120 bis 130 km/h Fluggeschwindigkeit durchführen. Den Kraftstoffvorrat beobachten und gegebenenfalls das Ventil der Flügeltanks öffnen.

Wichtiger Hinweis: Das Ventil der Flügeltanks schaltet nur von selbst ab, wenn sich der Tankschalter in Stellung "automatisch" befindet. Bei manueller Betriebsart wird das Ventil nicht geschlossen, wenn der Rumpftank voll ist und der Kraftstoff geht über die Entlüftung verloren! Deshalb ist die Kraftstoffanzeige zu beobachten und das Flügeltankventil rechtzeitig zu schließen.

Wichtiger Hinweis: Bei Verwendung von Flügeltanks kontrollieren, ob der Ölvorrat für die gesamte Kraftstoffmenge ausreicht. Ölkontrolleuchte beobachten!

Eine ausführliche Beschreibung der ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit ist unter Abschnitt 7.9 zu finden.

(6) Abstellen des Triebwerks

Wichtiger Hinweis: Um eine Schädigung des Propellers zu Vermeiden, sind die nachfolgenden beschriebenen Verfahren einzuhalten!

Bei normalen Umgebungs- und Motortemperaturen hat die Flugerprobung gezeigt, daß ein längerer Kühllauf nicht notwendig ist. Nur bei sehr hohen Motor- und Außentemperaturen ist ein längerer Kühllauf wirklich notwendig und muß dann im schnellen Horizontalflug erfolgen. Dazu wird bei einer Fluggeschwindigkeit von etwa 130 km/h die Motordrehzahl auf 6600 bis 6900 U/min eingestellt. Im Gegensatz zu einem Kühlflug im Leerlauf arbeiten bei diesen Drehzahlen die Kühlwasserpumpe und das Kühlluftgebläse noch mit guter Wirkung da hierbei die Gasstellung von etwa 50% weniger Verbrennungswärme im Motor entstehen läßt erfolgt ein guter Wärmetransport nach außen.

Ein längerer Kühlflug bei niedrigeren Fluggeschwindigkeiten und Triebwerk im **Leerlauf** darf nicht erfolgen, da sich dabei der Schalldämpfer stark erwärmt, (die Saugstrahlpumpe fördert nicht mehr genügend Kühlluft durch die CFK-Verkleidung des Schalldämpfers)

Zwar stellt die höhere Temperatur des Schalldämpfers kein Problem in sich für die Struktur des Rumpfes dar, wird aber nach diesem Kühllauf der Propeller ohne Wartezeit sofort vollständig eingefahren kann die heiße Luft aus dem Schalldämpfer den Propeller schädigen und seine Lebensdauer verringern.

(7) Einfahren des Propellers

Der Propellerstopper darf erst in den Propellerkreis geschwenkt werden, wenn sich die Drehzahl des Motors fast vollständig abgebaut hat und der Propeller nur noch vom Fahrtwind angetrieben wird. Die maximale Fluggeschwindigkeit ist hierbei 120 km/h.

Zur Schonung des Propellers darf auf das schrittweise Einfahren des Propellers nicht verzichtet werden. Dieser Vorgang dient zur besseren Auskühlung des Triebwerkes und des Schalldämpfers. Besonders bei hohen Außentemperaturen darf darauf nicht verzichtet werden.

Folgendes Verfahren hat sich in der Praxis bewährt:

Nach dem Abstellen des Motors steigt die Kühlmitteltemperatur etwas an, da das Kühlmittel nicht mehr umgewälzt wird und der Temperaturfühler direkt am Motorblock sitzt und so nach kurzer Zeit dessen Temperatur anzeigt. Der Grad der Abkühlung ist an dieser Temperatur erkennbar. Diese Temperatur wird beobachtet und gewartet, bis sie von ihrem maximal angezeigten Wert um etwa 2°C abgesunken ist, erst dann kann der Propeller problemlos vollständig eingefahren werden.

(8) Landeanflug und Landung

Vorzugsweise mit eingefahrenem Propeller.

Nach Ausfall der Elektrik kann auch mit ausgefahrenem Propeller gelandet werden. Zündung und Triebwerkshauptschalter sind aus, der Brandhahn ist geschlossen und die Propellerarretierung ist gerastet.

Bei ausgefahrenem Propeller ist die erhöhte Sinkgeschwindigkeit zu beachten. Als Anhaltswert kann ein Eigensinken mit stehendem Propeller bei WK 4 und 100 km/h von etwa 1,5 m/s angegeben werden. Es kann bei der Landung eventuell auf die Bremsklappen verzichtet werden und es muß etwas stärker abgefangen werden.

4.5.2 Winden- und Autoschleppstart

Für den Winden- und Autostart ist die Schwerpunktkupplung vor dem Fahrwerk zu verwenden. Die für den Windenstart empfohlenen Wölbklappenstellungen sind: 3 (0°) bei Böigkeit und Seitenwind
4 (+6°) bei Windstille und ruhigem Gegenwind.

Die Trimmstellung ist kopflastig für alle Schwerpunktlagen und bei beiden empfohlenen Wölbklappenstellungen. Mit dieser Trimmstellung geht die ASH 25 M in einen flachen Steigflug über. Nach Erreichen der Si-

cherheitshöhe wird durch Ziehen in den steileren Steigflug übergegangen.

Im Schleppseil muß eine Sollbruchstelle von 750 bis 900 daN eingebaut sein. Die maximale Seitenwindkomponente beträgt 20 km/h.

Anmerkung: Das Fahrwerk sollte während des Schleppe nicht eingefahren werden.

Wichtiger Hinweis: Windenstarts mit Wasserballast werden erst ab einer Gegenwindkomponente von 20 km/h empfohlen. Dem Windenfahrer muß die Abflugmasse mitgeteilt werden.

Wichtiger Hinweis: Vor dem Start Sitzposition und Erreichbarkeit der Bedienelemente überprüfen. Die Sitzposition, besonders mit Sitzkissen, muß so sein, daß ein Zurückschlutschen beim Anschleppen oder steilen Steigflug ausgeschlossen ist.

Warnung: Vor Rückenwindschleppe an schwachen Winden wird ausdrücklich gewarnt !

4.5.3 Flugzeugschleppstart

Der Flugzeugschleppstart sollte vorzugsweise an der Bugkupplung vorgenommen werden. Die für den F-Schlepp empfohlene Wölbklappenstellung ist WK 3.

Die Trimmung wird auf kopflastig gestellt. Die Schleppseillänge beträgt 40 bis 60 m, wobei die Mindestlänge von 40 m einzuhalten ist.

Erfahrene Piloten werden mit der negativsten Wölbklappenstellung WK 1 anrollen. In dieser Klappenstellung ist die Querlage sehr gut steuerbar. Bei etwa 50 km/h Fahrtanzeige wird auf Wölbklappenstellung 3 (0°), bei kurzen Startbahnen und Wasserballast auf 4 (+6°) oder 5 (+8°) gewölbt. Während des weiteren Schlepps ist aus Gründen der Trimmkräfte WK 3 zu rasten.

Für Piloten, die noch keine Wölbklappenflugzeuge geflogen haben, wird zum Start und dem restlichen Schlepp WK 3 empfohlen.

Zum eigentlichen Abheben hat sich folgendes Verfahren bewährt: Wenn bis zum Abheben versucht wird das Spornrad am Boden zu halten, wird erstens die Richtungsstabilität beim Rollen erhöht und das Abheben selbst erfolgt zum frühestmöglichen Zeitpunkt. Nach dem Abheben wird auf 1 bis 2 m gestiegen, um Nickschwingungen durch Bodeneffekt und Wirbel der Schleppmaschine zu vermeiden.

Anmerkung: Dem Schleppflugzeugführer die Mindest-Schleppgeschwindigkeit angeben.

| Abflugmasse | empfohlene Schleppgeschwindigkeit |
|-------------|-----------------------------------|
| 650 kg | 115 km/h |
| 700 kg | 120 km/h |
| 790 kg | 125 km/h |

Die maximale Seitenwindkomponente beträgt 20 km/h.

LEERSEITE

4.5.4 Freier Flug

Gebrauch der Wölbklappen:

Die Wölbklappensteuerung erlaubt eine bessere Anpassung des Flugzeuges an die jeweilige Flugsituation.

Die Klappenstellungen 1, 2 und 3 sind Geradeausflug-Stellungen und sind im Schnellflug in sich überlappenden Geschwindigkeitsbereichen optimal.

Die Klappenstellungen 4 und 5 sind reine Kreisflugstellungen. Die WK-Stellung 4 ist zum Zentrieren von Aufwinden und zum Ausfliegen von turbulenteren Aufwinden gedacht.

In die WK-Stellung 5 wird gewölbt, wenn der Aufwind zentriert ist und dieser enges und gleichmäßiges Kreisen zuläßt.

Die optimalen WK-Stellungen der einzelnen Geschwindigkeitsbereiche sind stark von der Flächenbelastung abhängig. Wie die Schaltpunkte von der jeweiligen Abflugmasse beeinflußt werden, kann dem Diagramm in Abschnitt 5.3.3 entnommen werden.

Da die Wölbklappensteuerung den Auftrieb des gesamten Flügels sehr direkt beeinflußt, erzeugt ein plötzliches, ruckartiges Betätigen der Wölbklappen ein Durchsacken oder Wegsteigen des Flugzeuges; dabei ist besonders in Bodennähe oder im Kreisflug mit anderen Segelflugzeugen Vorsicht geboten.

Im Kreisflug ist zu beachten, daß im Vergleich zum Geradeausflug bei gleicher Wölbklappenstellung die Mindestgeschwindigkeit ansteigt.

Als Anhaltswerte sei eine Zunahme um 10 % bei etwa 30° Querneigung und um 20 % bei etwa 45° Querneigung genannt.

Langsamflug und Überziehverhalten:

Die ASH 25 M zeigt im Langsam- und Sackflug normales Verhalten. Bei hinterer Schwerpunktlage kündigt sich der überzogene Flugzustand durch Ablösungen am Rumpf und Leitwerksschütteln an.

Bei ganz vorderer Schwerpunktlage werden die Überzieheigenschaften sehr harmlos, da durch den begrenzten Höhenruderausschlag nicht mehr die größten Anstellwinkel erreicht werden. Bei dieser Schwerpunktlage tritt keine Überziehwarnung durch Schütteln ein, dafür können aber große Quersteuerausschläge gegeben werden, ohne daß das Flugzeug abkippt.

Auch bei hinterer Schwerpunktlage können im überzogenen Flugzustand noch etwa halbe Querruderausschläge bei Seitenruder in Mittelstellung gegeben werden, um das Flugzeug im Sackflug zu halten. Sinnvoll ist natürlich das Flugzeug nur mit Seitensteuer zu halten und das Querruder in Neutralstellung zu belassen.

Heftige Ausschläge von Seiten- und Quersteuer führen je nach Schwerpunktlage zur Steilspirale, Trudeln oder zu einem Schiebeflugzustand.

Da sich durch die Winglets die Mindestgeschwindigkeit etwas erniedrigt, wird der Abkippvorgang mit Winglets geringfügig schneller.

Wichtiger Hinweis: Höhenverluste beim Abkippen aus dem Geradeaus- oder Kurvenflug sind sehr stark von der Flugzeugmasse abhängig:

Höhenverlust aus dem Geradeausflug
mit rechtzeitigen Gegenmaßnahmen:

40 m

Höhenverlust aus dem Kreisflug:

bis 150 m !

Dabei gilt im Einzelnen:

| Schwerpunkt- lage | WK | SR und QR in die gleiche Richtung | SR und QR entgegen- gesetzt |
|----------------------|-------|--|--|
| ganz hinten | 3 - 5 | Trudeln stationär | Trudeln stationär |
| in der Mitte | 3 - 5 | Trudeln mit Über- gang zur Steilspi- rale | Trudel mit Über- gang in einen Schiebeflugzu- stand |
| ganz vorn | 3 - 5 | ca. ½ Trudelnbewe- gung, dann Steil- spirale | Schiebeflugzu- stand |

Aus dem Kreisflug eingeleitetes Abkippen ist nicht wesentlich heftiger als aus dem Geradeausflug.

Für das Trudelverhalten des Motorseglers mit Flügelverlängerungen und Winglets gelten die oben gemachten Angaben ebenfalls.

4.5.5 Landeanflug

Vorzugsweise mit eingefahrenem Propeller.

Nach Ausfall der Elektrik kann auch mit ausgefahrenem Propeller gelandet werden. Zündung und Triebwerkshauptschalter sind aus, der Brandhahn ist geschlossen und die Propellerarretierung ist gerastet.

Bei ausgefahrenem Propeller ist die erhöhte Sinkgeschwindigkeit zu beachten. Als Anhaltswert kann ein Eigensinken mit stehendem Propeller bei WK 5 und 100 km/h von etwa 1,5 m/s angegeben werden. Es kann bei der Landung eventuell auf die Bremsklappen verzichtet werden und es muß etwas stärker abgefangen werden.

Rechtzeitig zu einer Landung entschließen und trotz guter Flugleistung spätestens bei 100 m über Grund die Wölbklappenstellung 4 oder 5 wölben und das Fahrwerk ausfahren.

Der Rest der Platzrunde wird mit etwa 100 km/h (gelbes Dreieck am Fahrtmesser) geflogen.

Dabei ist der Motorsegler auf 100 bis 110 km/h auszutrimmen. Bei Turbulenz ist entsprechend schneller anzuschweben.

Wichtiger Hinweis: Erst wenn man völlig sicher ist, die Schwelle der Landebahn im geraden Endanflug zu erreichen, wird die Landestellung L (+38°) des WK-Handhebels gerastet.

Bei Fluggeschwindigkeiten über 100 km/h steigen die Handkräfte zum Umrasten in Landestellung deutlich an. Aus diesem Grund wird dieser Umwölbvorgang bei Fluggeschwindigkeiten über 100 km/h nicht empfohlen. Die Handkräfte entstehen durch die starke positive Stellung der inneren Wölbklappen. Diese schlagen 38° nach unten aus, während die mittlere Klappe bei +10° stehen bleibt und das äußere Querruder auf -6° ausschlägt. Durch diese starke Verwindung des Flügels nimmt das Eigensinken, besonders bei Fluggeschwindigkeiten zwischen 120 und 130 km/h stark zu.

Durch eine Längsneigungsänderung (ziehen und drücken), kann also der Gleitwinkel in einem weiteren Bereich variiert werden.

Zusätzlich können natürlich wie üblich auch die doppelstöckigen Bremsklappen zur Gleitwinkelsteuerung herangenommen werden.

Der Seitengleitflug ist eine zusätzliche Möglichkeit, um die Sinkgeschwindigkeit in der Landekonfiguration zu erhöhen. Hierbei gilt folgendes:

1. Bei normalen Schiebewinkeln erhöht sich die Sinkgeschwindigkeit um 1,5 bis 2 m/s.
2. Der Seitengleitflug sollte in einem Geschwindigkeitsbereich ab dem „Gelben Dreieck“ bis zur maximal zugelassenen Geschwindigkeit der Wölbklappenstellung L durchgeführt werden.
3. Bei Zunahme des Schiebewinkels verringert sich die Seitensteuerkraft so weit, bis das Ruder, bei extremen Schiebewinkeln,

leicht festgesaugt wird. Die Haltekraft des festgesaugten Seitenruders ist nicht höher als die normale Betätigungslast.

Wird das Quersteuer auf Mittelstellung zurückgeführt, so löst sich auch das Seitenruder selbsttätig aus seiner ausgeschlagenen Position.

4. Wird der Schiebewinkel langsam erhöht, geht die Fahrtmesseranzeige ab einem Schiebewinkel von etwa 10° auf ungefähr 50 km/h zurück. Bei Schiebewinkeln um 30° geht die Anzeige noch weiter zurück. Da der Fahrtmesser keine sinnvollen Werte anzeigt, ist vor dem Aufrichten aus dem Seitengleitflug der Längsneigungswinkel optisch zu überprüfen und gegebenenfalls vorher nachzudrücken.
5. Zur Landung sollte unter normalen Umständen der Wasserballast vollständig abgelassen werden. Versuche haben aber gezeigt, daß auch mit einer teilweisen Wasserballastbeladung ein Seitengleitflug durchgeführt werden kann und kein verändertes Verhalten feststellbar ist.

Anmerkungen: Bei starkem Gegenwind wird die Verwendung der WK-Stellung L wegen der Gefahr des Aufsetzens vor der Landebahn nicht empfohlen!

Wer noch nicht mit Wölbklappen als Landehilfe vertraut ist, sollte bei Gegenwind zunächst nur WK-Stellung 5 zur Landung verwenden.

Wichtiger Hinweis: Das Einfahren von Wölbklappen in Bodennähe ist wegen der Gefahr des Durchsackens nicht ratsam. Dies gilt auch für das Zurückwölben aus WK-Stellung L in Stellung 5 oder 4. Dieses Zurückwölben aus der Landestellung bei der Gefahr des Zukurzkommens, darf nur mit genügend Sicherheitshöhe (mindestens 40 m) genügend Fahrt (mindestens 95 km/h) und nach Übung in größerer Höhe durchgeführt werden.

Durch die relativ hohe Landemasse der ASH 25 M sollte mit genügend Fahrt bis an den Boden angeschwebt werden.

4.5.6 Landung

Zur Landung ist der Wasserballast abzulassen.

Für den Notfall (z.B. Startabbruch) ist ausreichende Festigkeit für die Landung mit der zulässigen Maximalmasse nachgewiesen.

Ist in der Landstellung mit größeren Längsneigungen angefliegen worden, ist darauf zu achten, daß rechtzeitig mit dem Ausrunden zu beginnen ist, um eine saubere 2-Punkt-Landung durchzuführen.

Zum unmittelbaren Aufsetzen können die Bremsklappen etwas eingefahren werden, um nicht mit stark gebremstem Haupttrad aufzusetzen.

Bei Seitenwind wird zur Landung die Landstellung WK L gerastet, da sich dadurch der Seitenwindeinfluß besser ausgleichen läßt.

Zum Ausrollen wird das Höhensteuer voll gezogen gehalten, dadurch wird bei Seitenwind die Richtungsstabilität größer und beim starken Bremsen wird ein Nicken des Rumpfes verhindert.

Die Wölbklappen können in Stellung L gerastet bleiben, da die negativ angestellten Querruder bis zum Halt genügend Steuerwirkung haben. Wird in WK-Stellung 5 gelandet, so ist nach dem Aufsetzen ein Vorwölben in Stellung 1 empfehlenswert.

Zum Abstellen des Flugzeuges in die Stellung 3 wölben - zur Schonung der elastischen Abdeckbänder am Flügel.

4.5.7 Flug mit Wasserballast

Für normale europäische Wetterlagen hat die ASH 25 M im doppelsitzigen Betrieb bereits auch ohne zusätzliche Wasserballastbeladung, eine optimale Flächenbelastung.

Bei Steigwerten die deutlich über 2 m/s liegen, kann die Flächenbelastung durch Wasserballast bis auf etwa 48 kg/m² gesteigert werden.

Anmerkung: Es ist zu beachten, daß durch eine Ballastbeladung die Mindestgeschwindigkeiten ansteigen und die Startrollstrecken sich vergrößern.

Es muß sichergestellt sein, daß es der Zustand des Flugplatzes, die Länge der Startbahn und die Stärke der Schleppmaschine erlauben, einen sicheren Start durchzuführen.

Einfüllen des Wasserballastes

Es ist besonders wichtig, das Betanken nur mit den mitgelieferten Füllstutzen durchzuführen, da diese ein Sieb eingebaut haben, welches die Verschmutzung der Ventile verhindern soll.

Der Wasserballastschalter im Instrumentenbrett wird nach oben gelegt (Richtung Ventil auf). Es blinken nun die oberen 2 Leuchtdioden grün. (Siehe hierzu auch Abschnitt 7.8)

Man beginnt mit der Betankung des Flügels, dessen Flügelspitze am Boden liegt. Die Tankentlüftung ist so gestaltet, daß dadurch der Tank am besten entlüftet wird. Nach dem Einfüllen wird die Füllöffnung mit dem mitgelieferten Stopfen mit Signalband verschlossen, da zum Füllen des anderen Tanks nur beide Ventile gleichzeitig geöffnet werden können. Letzteres ist eine wichtige Forderung des LBA, um unbeabsichtigtes Entleeren nur eines Tankes zu vermeiden.

Nun wird der andere Tank bei abgelegter Flügelspitze gefüllt. Nach dem Schließen der Ventile wird der Stopfen mit Signalband am zuerst gefüllten Flügel entfernt und durch Auspendeln mit waagrechtem Flügel die symmetrische Beladung überprüft. Sollte ein Flügel zu schwer sein, so wird die Öffnung des leichteren Flügels kurzzeitig mit der Hand oder dem Stopfen verschlossen und die Ventile geöffnet, bis Gleichgewicht herrscht.

Warnung: Die Füllung der Tanks mit Druckwasser (Wasserleitung, Tauchpumpen etc.) wird wegen der möglichen Schäden für die Flügelstruktur ausdrücklich verboten.

Es wird empfohlen, die Betankung aus nicht unter Druck stehenden Kanistern, die leicht erhöht stehen (auf Flügel oder PKW-Dach etc.) vorzunehmen. Bei Verwendung von Druckwasser ist unbedingt ein offenes Zwischengefäß (Trichter etc.) zwischenzuschalten, das sicherstellt, daß die Wassersäule beim Betanken nicht über 1,5 m steigen kann.

Wenn die Wassersäcke ganz gefüllt sind, kann es vorkommen, daß die Tanks über die Entlüftung im Stand langsam leerlaufen. In diesem Fall wird empfohlen, beide Flügelspitzen abzustützen und nicht etwa die Entlüftung abzukleben!

Die größtmögliche Wasserballastmenge errechnet sich wie folgt:

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Höchstmasse | 790 [kg] |
| minus Leermasse | - xxx [kg] |
| minus Zuladung (inklusive Kraftstoff) | - xxx [kg] |
| <hr/> | |
| Ergebnis = max. Wasserballastmenge | xxx [kg] oder [Liter] |

Eine Tabelle mit genauen Werten befindet sich in Abschnitt 6.2.

Ablassen des Wasserballastes

Zum Ablassen des Ballastes wird der Wasserballastschalter im Instrumentenbrett nach oben umgelegt. Die beiden oberen, grünen Leuchtdioden sollten nun blinken. Dabei muß auf symmetrisches Flugverhalten geachtet werden. Tritt keine Veränderung auf, so ist sichergestellt, daß aus beiden geöffneten Ventilen gleichmäßig Wasser ausläuft!

Es sind zwei normalerweise vorkommende Fälle zu unterscheiden.

1. Mäßiges Verringern der Flächenbelastung:

Die mittlere Abblaugeschwindigkeit beträgt 0,5 l je Sekunde, bei vollen Säcken mehr, bei fast leeren Tanks weniger. Nach entsprechender Zeit werden die Ventile geschlossen.

2. Normalablaß des Wasserballastes:

Die Ablaufzeit der vollen Tanks beträgt ca. 3 1/2 Minuten oder rund 200 Sekunden. Bei zwei geöffneten Ventilen beträgt der Massenverlust ca. 0,5 kg/s.

Sollte der Ballast nicht wie vorgesehen ablaufen, so sind die Ventile umgehend zu schließen (Schalter nach unten stellen, die Dioden blinken rot); durch erneutes Betätigen oder bei Verdacht auf Vereisung der **Auslässe nach Aufsuchen wärmerer Luftschichten wieder versuchen**, einen gleichmäßigen Wasserablauf aus den geöffneten Ventilen zu erreichen. Falls das nach mehreren Versuchen nicht möglich sein sollte, liegt ein Notfall vor, bei dem sich nach den Anweisungen in Abschnitt 3.9 zu richten ist.

4.5.8 Flug in großer Höhe

Die Flattererprobung fand in ca. 2000 m NN statt. Da der Fahrtmesser mit zunehmender Höhe zu wenig anzeigt, die wahre Geschwindigkeit bei leichten Flugzeugen aber die Flattergrenze bestimmt, gelten für Höhenflüge folgende Grenzen:

| Höchstgeschwindigkeit v_{NE} in großer Höhe | |
|--|-----------------------------|
| Flughöhe msl [m] | V_{max} Anzeige [km/h] |
| 0 - 3000 | 285 |
| < 5000 | 246 |
| < 7000 | 220 |
| < 9000 | 196 |
| < 11000 | 173 |
| < 13000 | 148 |

Die wahre Fluggeschwindigkeit beträgt bei Einhaltung dieser Anzeigewerte über 3000 m NN konstant 317 km/h. Trotz wesentlich geringerer Fahrtmesseranzeige ist somit die Fluggeschwindigkeit über Grund ausreichend groß um auch gegen starken Gegenwinde in der Höhe anzukommen.

Das Schild für Höchstgeschwindigkeiten in großer Höhe wird nahe dem Fahrtmesser angebracht.

Warnung: Längere Flüge bei Temperaturen unter -25°C sollten vermieden werden, da der Frostschutz in der Kühlflüssigkeit normalerweise nur bis zu dieser Temperatur wirksam ist.

Warnung: Unterkühltes Motorschmieröl wird so dickflüssig, daß die Schmierölversorgung versagen kann.

Ein betriebswarmes Triebwerk kühlt im eingefahrenen Zustand erfahrungsgemäß nur langsam ab und ermöglicht dadurch einen kurzzeitigen Betrieb in noch kälterer Umgebung.

Anmerkung: Unterkühlte Kühlflüssigkeit wird dickflüssig und kann den Kühler verstopfen. Dies führt nach kurzer Zeit zu einer erhöhten Betriebstemperatur. Das Triebwerk muß dann abgeschaltet werden und es muß gewartet werden, bis die nun warmen Triebwerksteile den Kühler aufwärmen.

Warnung: Flüge unter Vereisungsbedingungen werden nicht empfohlen, insbesondere wenn das Flugzeug vor dem Durchsteigen der 0°-Grenze schon naß gewesen ist. Erfahrungsgemäß werden die Tropfen an der Oberfläche nach hinten transportiert und setzen sich an den Ruderschlitzen ab und trocknen dort verhältnismäßig langsam.

Mit Schwergängigkeit der Ruder ist dann zu rechnen, in Extremfällen bis zur Blockierung. Einmaliges Übersteigen der 0°-Grenze mit zuvor trockenem Flugzeug läßt auch bei starker Vereisung der Flügel- und Leitwerksvorderkanten keine Beeinträchtigung der Rudergängigkeit erwarten.

Flüge mit Wasserballast oberhalb der 0°-Grenze vermeiden wegen Gefahr der Vereisung der Auslässe, oder in schweren Fällen der Sprengung der Flügel durch das entstehende Eis.

Schnellabstieg aus großer Höhe

Die Bauvorschrift JAR 22 fordert einen Flugbahnwinkel von mindestens 30° mit Höchstmasse, voll ausgefahrenen Bremsklappen und maximal zulässiger Fluggeschwindigkeit.

Bei diesem Flugzustand wird die maximale Sinkgeschwindigkeit erreicht. Er ist also die schnellste Möglichkeit Flughöhe abzubauen. Die ASH 25 M erfüllt diese Vorschrift nur in der Wölkklappenstellung WK 3 und erreicht dabei ein Sinken von etwa 40 m/s.

Wichtiger Hinweis: Soll ein Schnellabstieg bei v_{NE} und ausgefahrenen Bremsklappen durchgeführt werden, so sind die Wölbklappen in Stellung 3 (WK 3) zu rasten. Das maximale Lastvielfache reduziert sich bei ausgefahrenen Bremsklappen auf einen Wert von 3.5. Der Einflug in starke Turbulenz ist in diesem Flugzustand zu vermeiden.

Bei Turbulenz oder schlechter Sicht ist nachfolgend beschriebener Zustand besser zum Abbauen der Flughöhe geeignet:

- Bremsklappen ausgefahren
- Wölbklappen in Stellung 3 (WK 3)
- Fahrwerk ausgefahren
- Flugzeug auf etwa 180 km/h ausgetrimmt.

Zwar ist hierbei die Sinkgeschwindigkeit deutlich geringer als im zuerst beschriebenen Fall, jedoch bleiben dem Piloten bei der geringeren Flugeschwindigkeit auch mehr Reaktionszeit und Festigkeitsreserve zur Verfügung.

4.5.9 Flug in Regen

Regentropfen, Reif und Vereisung verschlechtern die Aerodynamik und ändern auch die Flugeigenschaften. Deshalb müssen zu den angegebenen Minimalgeschwindigkeiten im Geradeaus- und Kreisflug etwa 10 km/h zugeschlagen werden. Diese Geschwindigkeiten sollten dann nicht unterschritten werden.

Von einem regennassen Flugzeug müssen vor dem Start die Regentropfen entfernt werden.

Mit einem vom Regen nassen Flugzeug nicht in Vereisungsbedingungen einfliegen. Siehe hierzu auch den vorangehenden Punkt 4.5.8.

Abschnitt 5

- 5. Leistungen
 - 5.1 Einführung
 - 5.2 LBA-anerkannte Daten
 - 5.2.1 Anzeigefehler in der Fahrtmesseranlage
 - 5.2.2 Überziehgeschwindigkeiten
 - 5.2.3 Startstrecken
 - 5.2.4 Flugleistungen bei laufendem Triebwerk
 - 5.3 Zusätzliche Informationen
 - 5.3.1 Nachgewiesene Seitenwindkomponente
 - 5.3.2 Geschwindigkeitspolaren
 - 5.3.3 Leistungsoptimale Wölblappen-Umschaltpunkte
 - 5.3.4 Lärmwerte

5.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt enthält LBA-anerkannte Werte bezüglich Anzeigefehlern der Fahrtmesseranlage und Überziehgeschwindigkeiten sowie zusätzliche, andere Werte und Angaben, die nicht der Anerkennung bedürfen.

Die Daten in den Tabellen wurden durch Erprobungsflüge mit einem Motorsegler in gutem Zustand und Zugrundelegung eines durchschnittlichen Pilotenkönnens ermittelt.

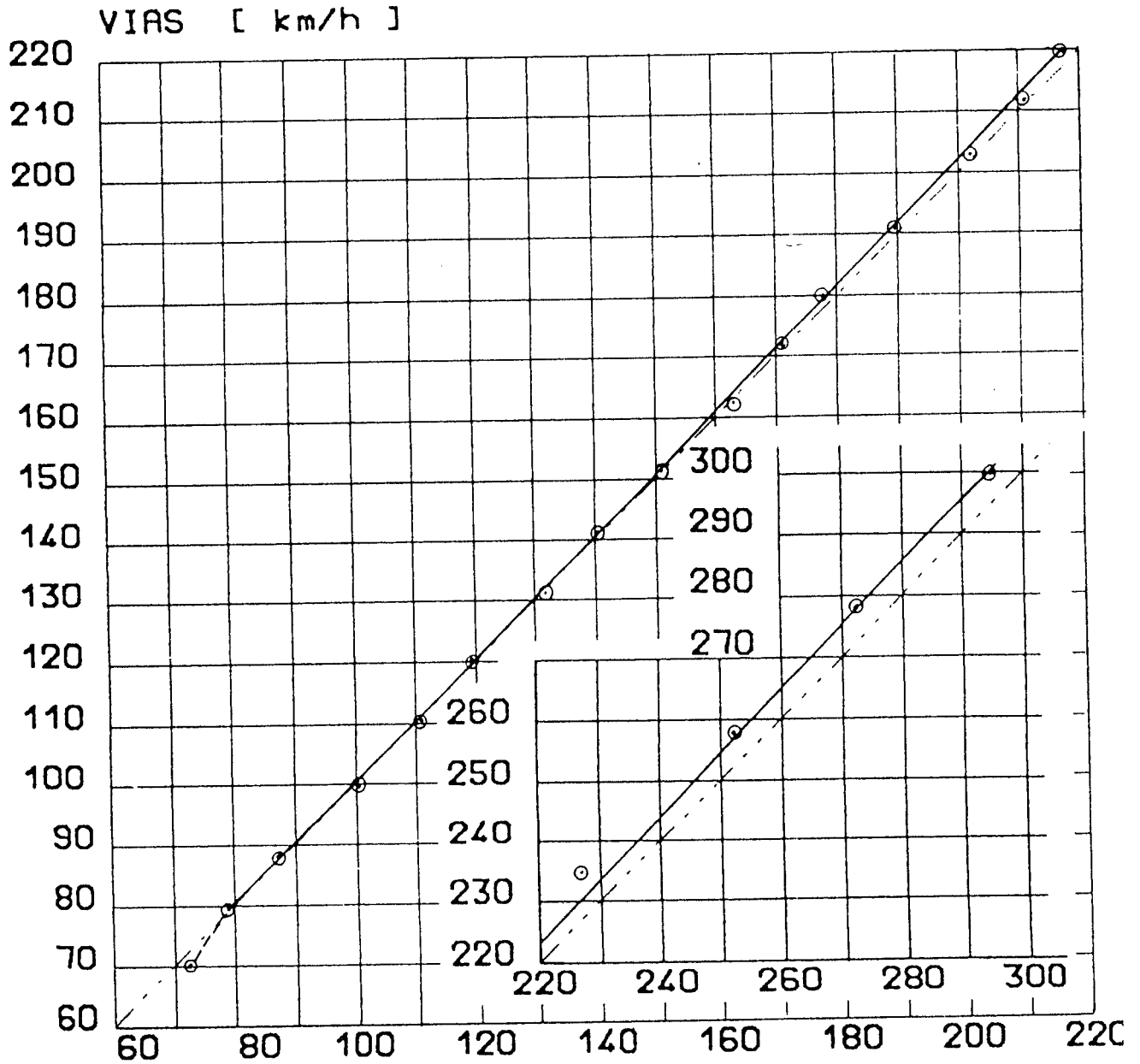
5.2 LBA-anerkannte Daten

5.2.1 Anzeigefehler in der Fahrtmesseranlage

Ab einer Fahrtanzeige über 80 km/h tritt nur ein geringer Anzeigefehler in der Fahrtmesseranlage auf. Die Abweichungen liegen bei ca. 2 bis 3 km/h zuviel Anzeige und bewegen sich damit im Bereich der Ablesefehler bei guten Fahrtmessern.

Anmerkung: Beide Fahrtmesser müssen ihren Gesamtdruck von dem Staurohr in der Rumpfspitze und den statischen Druck von den Bohrungen in der Rumpfröhre beziehen.

5.2.1.1 Diagramm der Fahrtmesserkalibrierung.



V_{IAS} = Indicated Air-Speed
vom Fahrtmesser angezeigte Fluggeschwindigkeit

V_{CAS} = Calibrated Air-Speed
geeichte Fluggeschwindigkeit

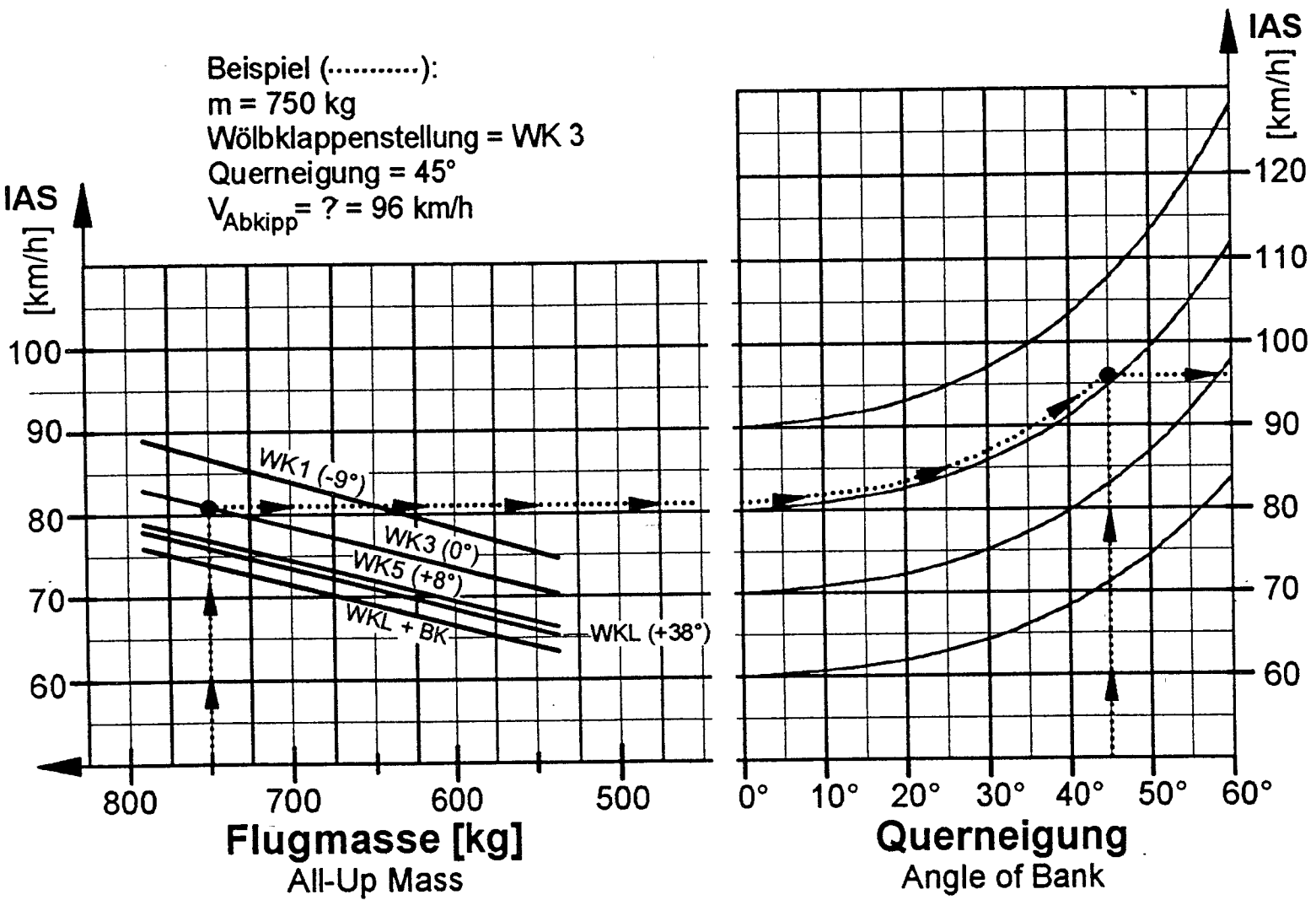
5.2.2 Überziehgeschwindigkeiten

Überziehgeschwindigkeiten in km/h IAS (angezeigte Werte)
Triebwerk eingefahren

| WK-Stellung | Flugmasse | |
|-------------|-----------|--------|
| | 650 kg | 790 kg |
| WK 1 | 81 | 89 |
| WK 2 | 78 | 86 |
| WK 3 | 76 | 83 |
| WK 4 | 73 | 80 |
| WK 5 | 72 | 79 |
| WK L | 69 | 76 |
| WK L + BK | 71 | 78 |

1. Die angegebenen Geschwindigkeiten gelten für das aerodynamisch saubere Flugzeug. Durch die Flügelverlängerungen mit Winglets verringern sich die Überziehgeschwindigkeiten um ca. 1 km/h.
2. Die Überziehwarnung durch Schütteln des Leitwerks setzt 5 % über den Abkippschwindigkeiten bei hinteren SP-Lagen ein. Mit ausgefahrenem Triebwerk wird dies von den dort abgehenden Wirbeln überdeckt.
3. Ausfahren der Bremsklappen erhöht die Abkippschwindigkeiten im Geradeausflug um etwa 5 km/h.
4. Ausfahren des Fahrwerks hat keinen Einfluß auf die Abkippschwindigkeit.
5. Bei maximaler Zuladung und Wölbklappenstellung 4, 5 und L kann der Höhenverlust zum Beenden des überzogenen Flugzustandes (ohne abzukippen) 50 m betragen.
6. Der Höhenverlust zum Beenden des überzogenen Flugzustandes im Kreisflug (ohne abzukippen) kann bis 70 m betragen.

Diagramm der Abkippgeschwindigkeiten



5.2.3 Startstrecken

Die angegebenen Startstrecken gelten für Starts auf harter, ebener Graspiste und bei einwandfreiem Zustand von Triebwerk, Luftschraube und Flugzeug für folgende Bedingungen :

| | |
|--|------------|
| Flugplatzhöhe: | 0 m NN |
| Temperatur: | 15 °C |
| Luftdruck: | 1013 hPa |
| Startmasse (mit Wasserballast): | 790 kg |
| Fluggeschwindigkeit in 15m Höhe (v_{IAS}): | 100 km/h * |

* Ab 15m Flughöhe auf $v_y = 95$ km/h verzögern.

| | Grasbahn | Hartbelag |
|---------------------------------|----------|-----------|
| Startrollstrecke: | 405 m | 280 m |
| Startstrecke bis auf 15 m Höhe: | 550 m | 420 m |

Der Einfluß von Lufttemperatur und Luftdruck (Platzhöhe) auf die Startstrecke ist in der Startstreckentabelle angegeben (siehe 5.2.3.1).

Wichtiger Hinweis: Bei Regen (nassem Flügel), Reif- oder Eisansatz verschlechtert sich die Aerodynamik des Flugzeuges erheblich. Es darf nicht gestartet werden! Zuerst die Flügel und Leitwerke säubern!

Rückenwind und ansteigende Startbahnen erhöhen die Startstrecken erheblich. Die Möglichkeit eines Startabbruchs muß bedacht werden, siehe dazu auch in Abschnitt 4.5.1 den Punkt (3) Eigenstart.

5.2.3.1 Startstrecken-Tabelle

Wichtiger Hinweis: Für andere Startbahn-Oberflächen, wie zum Beispiel feuchter Grasboden, aufgeweichter Untergrund, hoher Grasbewuchs, Schneereste, stehendes Wasser usw., die nicht in der Tabelle angegeben sind, wird empfohlen im Luftfahrthandbuch (AIP), Band 1, die dort aufgeführten prozentualen Zuschläge für diese Startrollstrecken zu entnehmen!

Die nachfolgende Tabelle gibt Werte für verschiedene Flugplatzhöhen und Temperaturen an.

S_R = Startrollstrecke
 S = Startstrecke bis auf 15 m Höhe
 Startmasse = 790 kg

| Flugplatz- höhe über NN [m] | Temperatur [°C] | Hartbelag | | Gras | |
|-----------------------------------|--------------------|--------------|------------|--------------|------------|
| | | S_R [m] | S [m] | S_R [m] | S [m] |
| 0 | -15 | 208 | 313 | 301 | 409 |
| 0 | +0 | 243 | 364 | 351 | 477 |
| 0 | +15 | 280 | 420 | 405 | 550 |
| 0 | +30 | 321 | 481 | 464 | 630 |
| 500 | -15 | 245 | 367 | 354 | 480 |
| 500 | +0 | 285 | 427 | 412 | 559 |
| 500 | +15 | 328 | 492 | 475 | 645 |
| 500 | +30 | 376 | 564 | 543 | 738 |
| 1000 | -15 | 287 | 431 | 416 | 565 |
| 1000 | +0 | 334 | 501 | 483 | 657 |
| 1000 | +15 | 385 | 578 | 557 | 757 |
| 1000 | +30 | 441 | 661 | 637 | 866 |
| 1500 | -15 | 338 | 507 | 489 | 664 |
| 1500 | +0 | 393 | 589 | 568 | 772 |
| 1500 | +15 | 453 | 679 | 655 | 889 |
| 1500 | +30 | 518 | 776 | 749 | 1017 |
| 2000 | -15 | 398 | 598 | 576 | 783 |
| 2000 | +0 | 463 | 694 | 669 | 909 |
| 2000 | +15 | 533 | 799 | 771 | 1046 |
| 2000 | +30 | 609 | 913 | 881 | 1196 |

5.2.4 Flugleistungen bei laufendem Triebwerk

Steigrate:

Auf Meereshöhe und Normalatmosphäre bezogen besitzt die ASH 25 M eine Steigrate von 2,25 m/s bei der Geschwindigkeit des besten Steigens von $v_y = 95 \text{ km/h}$.

Reiseflug:

Die Reisefluggeschwindigkeit v_H beträgt 120 km/h bei 6900 U/min.

Reichweite:

Bei vollem Rumpftank beträgt die Motorlaufzeit etwa 30 min wenn der Steigflug 5 Minuten mit 7500 U/min danach mit 6900 U/min durchgeführt wird. Die Steigfluggeschwindigkeit beträgt $v_y = 95 \text{ km/h}$. In dieser Stunde werden etwa 47 km Strecke geflogen und eine theoretische Flughöhe im Sägezahnflug von 2500 m erreicht. Wird diese Höhe bei bestem Gleiten abgeglitten, so addieren sich zu den 47 km weitere 145 km. Die maximale Reichweite beträgt dann 190 km unter folgenden Bedingungen:

Steigwert bei 7500 U/min, mittlere Flughöhe 500 m,
Standardtemperatur von **2.3 m/s**.

Steigwert bei 6900 U/min, mittlere Flughöhe 1500 m,
Standardtemperatur von **1.2 m/s**.

Maximales Abfluggewicht.

Treibstoffverbrauch von 15.5 l/h (5 Min bei 7500 U/min und
25 Min. bei 6900 U/min).

Die Vergasereinstellung, Kraftstoffsorte und aerodynamischer Zustand des Flugzeugs können dieses Ergebnis aber wesentlich beeinflussen. Deshalb sollte dieses Beispiel nur zur Orientierung dienen.

Sind Treibstofftanks in den Flügeln eingebaut, so erhöht sich die verfügbare Treibstoffmenge um je 15 Liter je Tank.

Wird der Reiseflug bei $v_H = 120$ km/h und einer Leistung von 6900 U/min durchgeführt, so wird bei einem Verbrauch von 9,7 l/h eine Flugzeit von 45 Minuten aus dem vollen Rumpftank erzielt. Dies ergibt eine Reichweite von 90 km. Ein Höhengewinn, der abgeglitten werden kann, wird nicht erzielt. Kraftstoff zum Warmlaufen und Rollen wurde nicht abgezogen.

5.3 Zusätzliche Informationen

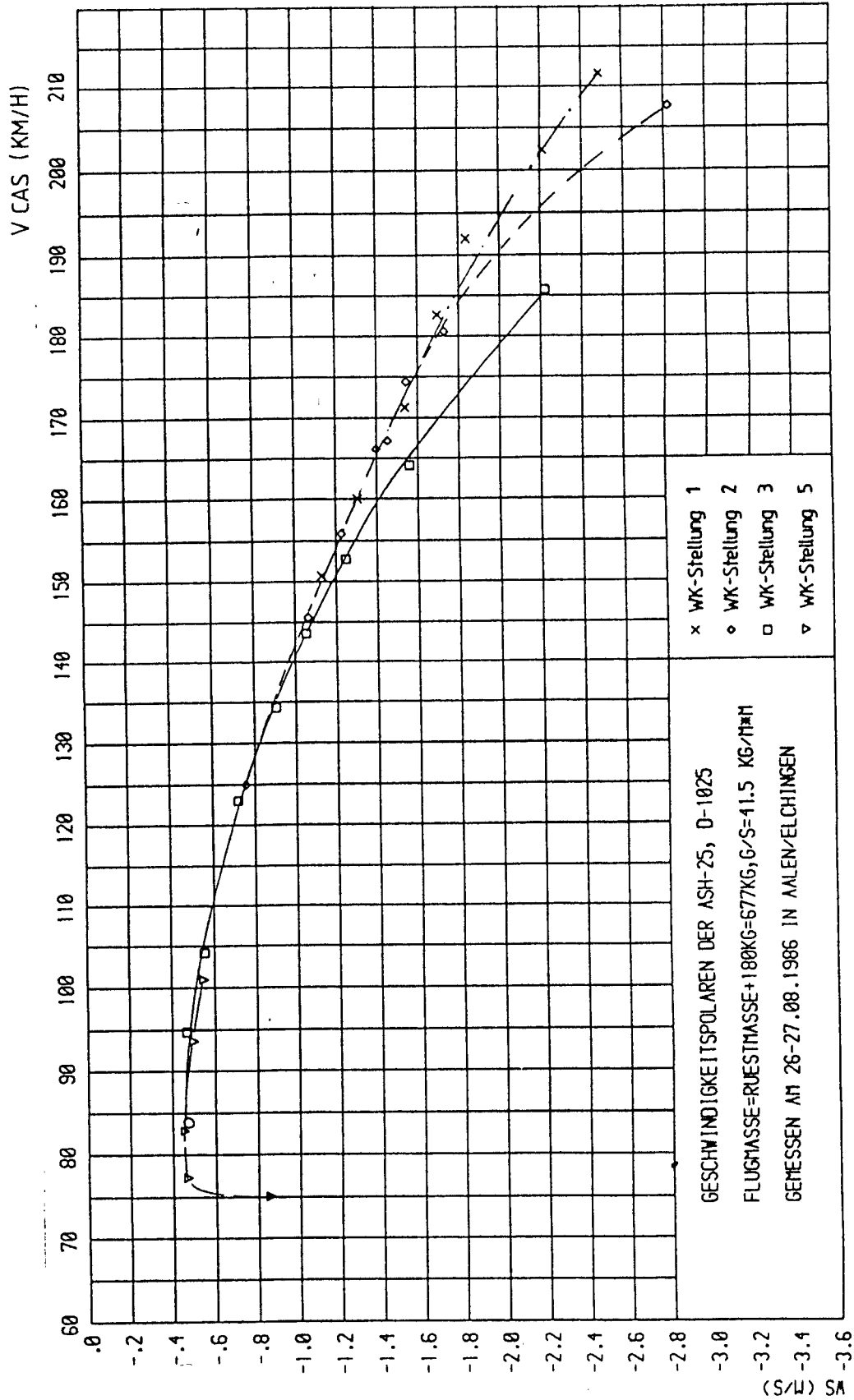
5.3.1 Nachgewiesene Seitenwindkomponenten

| | |
|-------------------------------|---------|
| Start mit Triebwerk: | 15 km/h |
| Winden- und Autoschleppstart: | 20 km/h |
| Flugzeugschlepp: | 20 km/h |
| Landung: | 20 km/h |

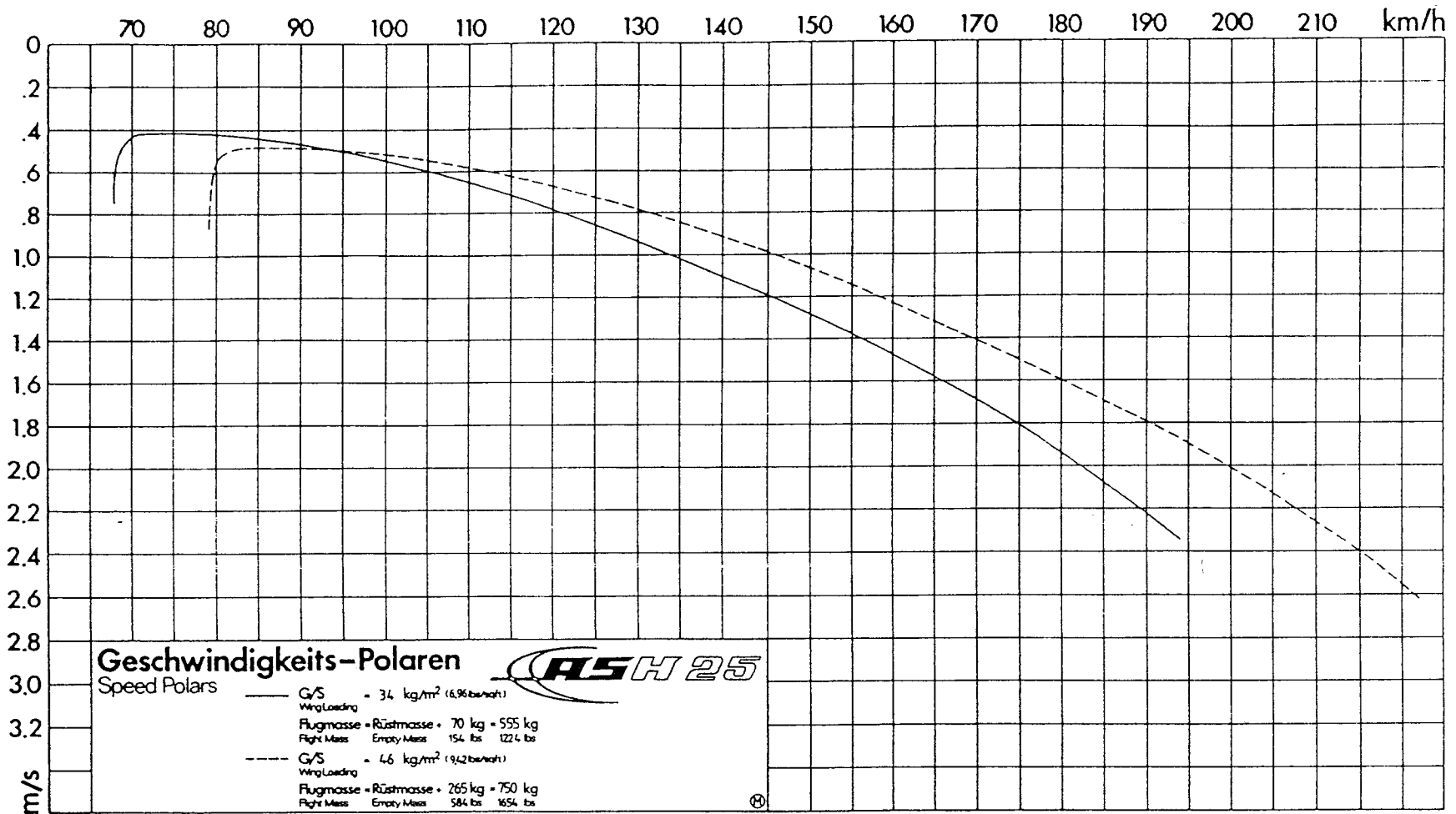
5.3.2 Geschwindigkeitspolaren

Die Geschwindigkeitspolare wurde von der DLR-Idaflieg am 26.09.86 in Aalen durch Vergleichsflug ermittelt.

5.3.2-1 Geschwindigkeitspolaren

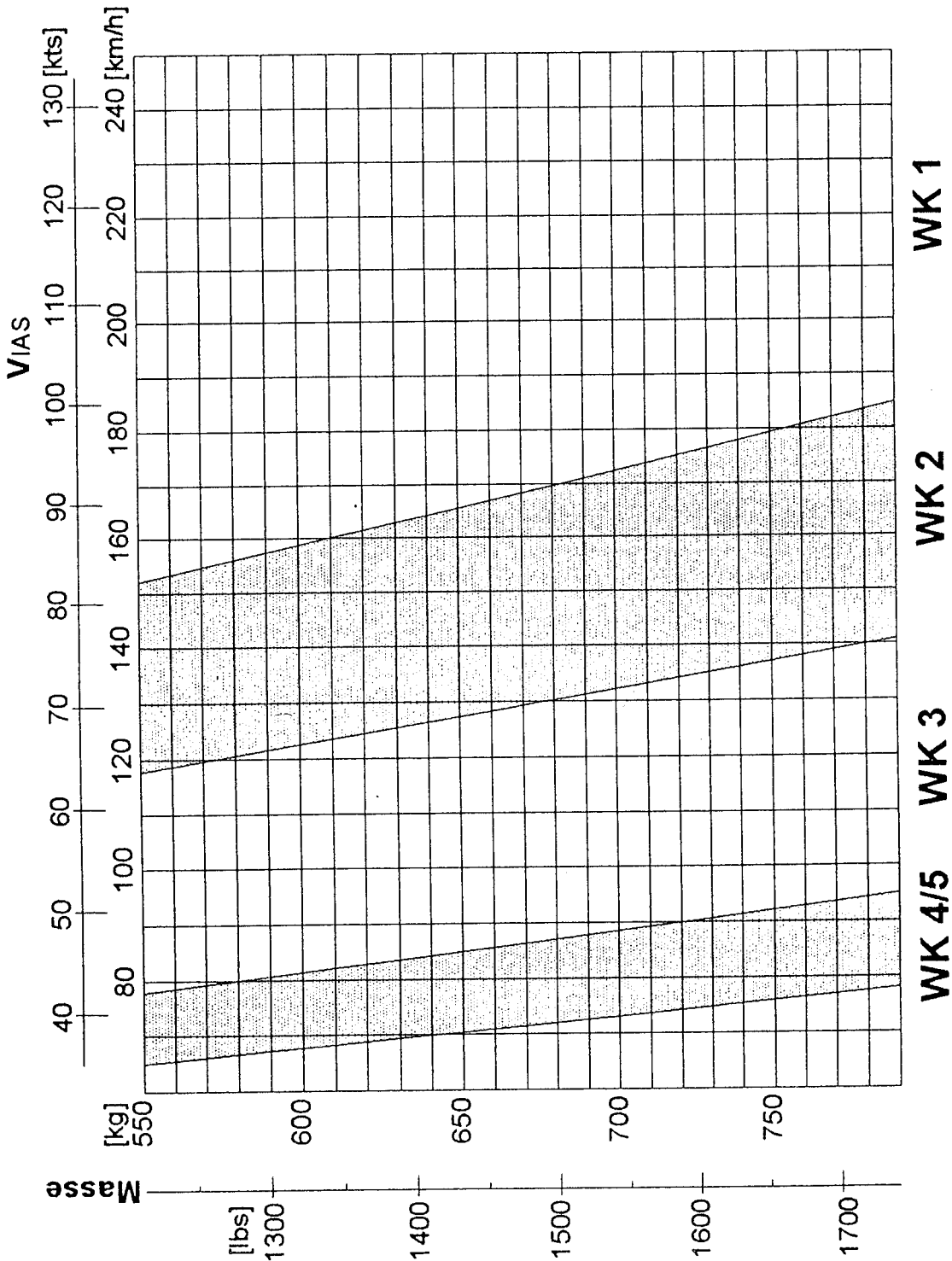


Geschwindigkeitspolaren die auf niedrigere und höhere Flächenbelastungen umgerechnet worden sind.



5.3.3 Leistungsoptimale Wölbklappen-Umschaltpunkte

Nachfolgendes Diagramm geht aus der vermessenen Geschwindigkeitspolare hervor.



5.3.4 Lärmwerte

Überfliegerausmessung gemäß Kapitel 10 der Bekanntmachung der „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)“ vom 01.01.1991.

Ermittelter Geräuschpegel:

66,1 dB(a)

Lärmgrenzwert:

LSL: 72,9 dB(A)

ICAO: 79,9 dB(A)

Abschnitt 6

- 6. Beladeplan und Schwerpunktlage
 - 6.1 Einführung
 - 6.2 Beladeplan
 - 6.3 Flugschwerpunktlagen
 - 6.4 Ausrüstungsliste

6.1 Einführung

In diesem Abschnitt wird der Bereich der Beladung angegeben, in dem die ASH 25 M sicher betrieben werden kann. Diese Angaben gelten nur für das auf der Titelseite eingetragene Flugzeug.

Das Wägeverfahren und die Berechnung des zulässigen Schwerpunktbereichs, sowie eine Auflistung der Ausrüstung, die bei der Wägung mit berücksichtigt werden muß, ist im Wartungshandbuch Abschnitt 6 angegeben.

6.2 Beladeplan

Der Beladeplan gibt die maximale und minimale Zuladung in beiden Pilotensitzen und die dabei noch zulässige Masse im Gepäckraum und Kraftstofftank im Rumpf an.

Dieser Beladeplan wird nach dem zuletzt gültigen Wägebericht berechnet. Die dazu notwendigen Angaben und Diagramme befinden sich im Wartungshandbuch, Abschnitt 6.

Geringere Pilotenmasse auf dem vorderen Sitz als im Beladeplan angegeben, kann durch Trimmgewichte vor dem vorderen Sitz korrigiert werden. Siehe hierzu auch Abschnitt 7.13.

Um auch doppelsitzig in einen leistungsoptimalen Schwerpunktbereich zu kommen, kann durch den Einbau einer speziellen Batterie oder eines Trimmballastes in den Batterieschacht der Seitenflosse, das Flugzeug rücklastiger getrimmt werden. Natürlich erhöht sich dadurch die Mindestzuladung im vorderen Pilotensitz, wenn einsitzig geflogen werden soll.

Die niedrigere zulässige Zuladung im vorderen Sitz ohne Trimmballast in der Seitenflosse wird nur auf der Seite 6.4 des Flughandbuches angegeben.

Höchstzulässige Zuladung im Flügel durch
Wasserballast und Kraftstoff (Metrische Tabelle)
Motorsegler

| | | Motorsegler Leermasse [kg] | | | | | | |
|--|-----|----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | [kg] | 540 | 550 | 560 | 570 | 580 | 590 |
| Pilotenmasse + Fallschirm + Treibstoff (im Rumpftank) + Gepäck | 70 | 141 | 141 | 141 | 141 | 140 | 130 | 120 |
| | 80 | 141 | 141 | 141 | 140 | 130 | 120 | 110 |
| | 90 | 141 | 141 | 140 | 130 | 120 | 110 | 100 |
| | 100 | 141 | 140 | 130 | 120 | 110 | 100 | 90 |
| | 110 | 140 | 130 | 120 | 110 | 100 | 90 | 80 |
| | 120 | 130 | 120 | 110 | 100 | 90 | 80 | 70 |
| | 130 | 120 | 110 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 |
| | 140 | 110 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 | 50 |
| | 150 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 | 50 | 40 |
| | 160 | 90 | 80 | 70 | 60 | 50 | 40 | 30 |
| | 170 | 80 | 70 | 60 | 50 | 40 | 30 | 20 |
| | 180 | 70 | 60 | 50 | 40 | 30 | 20 | XXX |
| | 190 | 60 | 50 | 40 | 30 | 20 | XXX | XXX |
| 200 | 50 | 40 | 30 | 20 | XXX | XXX | XXX | |

Die maximale Größe des Ballastes im Flügel setzt sich zusammen aus: 2*60 Liter Wasserballast und 2*10.5 kg (2*15 Liter) Kraftstoff (Falls 2 Wassersäcke und 2 Treibstoffsäcke eingebaut sind).

xxx: Diese Kombination ist wegen der Überschreitung der höchstzulässigen Masse der nichttragenden Teile nicht möglich.

Motorsegler mit ausgebautem Triebwerk

| | | Leermasse [kg] | | | | | | |
|------------------------------------|-----|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | [kg] | 480 | 490 | 500 | 510 | 520 | 530 |
| Pilotenmasse + Fallschirm + Gepäck | 70 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | 80 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | 90 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | 100 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | 110 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | 130 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | 140 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 110 |
| | 150 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 110 | 100 |
| | 160 | 120 | 120 | 120 | 120 | 110 | 100 | 90 |
| | 170 | 120 | 120 | 120 | 110 | 100 | 90 | 80 |
| | 180 | 120 | 120 | 110 | 100 | 90 | 80 | 70 |
| | 190 | 120 | 110 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 |
| 200 | 110 | 100 | 90 | 80 | 70 | 60 | 50 | |

Die maximale Größe des Ballastes im Flügel setzt sich zusammen aus: 2*60 Liter Wasserballast. Falls 2 Wassersäcke im Außenflügel eingebaut sind.

Zuladung durch Wasserballast und Kraftstoff in den Flügeltanks
(Britische und Amerikanische Einheiten).

LEERSEITE im Deutschen Handbuch!

Die für den Außenflügel erhältlichen Wassersäcke haben insgesamt ein Fassungsvermögen von 120 Liter.

Ein Kraftstoffsack besitzt ein Fassungsvermögen von etwa 15 Litern. Dies ergibt eine Masse von 10,5 kg da der Kraftstoff ein spezifisches Gewicht von 0,7 kg pro Liter hat.

6.3 Flugschwerpunktlagen

Die Schwerpunktlage im Flug hat großen Einfluß auf die Flugeigenschaften. Bei vorderen Schwerpunktlagen ist die Längsstabilität gut, hintere Schwerpunktlagen ergeben ein sehr manövrierfähiges Flugzeug in der Thermik, was bei hohen Geschwindigkeiten aber ein unruhigeres Flugverhalten mit sich bringen kann.

Wenn das Leermassen-Schwerpunktdiagramm im Abschnitt 6 des Wartungshandbuches und der Beladeplan, Abschnitt 6.2 eingehalten werden, dann wird der zulässige und erprobte Flugschwerpunktbereich nicht überschritten!

Die durch den Wasserballast sich ergebenden Verschiebungen sind in diesem Diagramm berücksichtigt. Wird die Flugschwerpunktlage ohne Wasserballast berechnet ist sichergestellt, daß die ASH 25 M nach dem Ablassen des zusätzlich zur Berechnung eingefüllten Wasserballastes im zulässigen Bereich bleibt.

Die Grenzen der Flugschwerpunktlagen sind in diesem Handbuch in Abschnitt 2.7 angegeben.

Durch Vergleichsflüge und Berechnung wurde ein leistungsmäßig guter Bereich der Flugschwerpunktlage zwischen 0,30 und 0,36 m hinter Bezugspunkt gefunden.

6.4 Ausrüstungsliste

Das Wartungshandbuch der ASH 25 M enthält eine Ausrüstungsliste, die die Masse und den Abstand der Ausrüstungsteile zum Bezugspunkt (BP) angibt.

Welche Ausrüstungsteile zur Wägung eingebaut sein dürfen, ist dem Punkt "Wägeverfahren" unter Abschnitt 6 im Wartungshandbuch zu entnehmen.

Zusätzliche Angaben sind im Wägebericht des Prüfers zu finden.

Abschnitt 7

- 7. Beschreibung des Motorseglers, seiner Systeme und Anlagen
 - 7.1 Einführung
 - 7.2 Flugwerk
 - 7.3 Steuerungsanlage mit Wölbklappen und Trimmung
 - 7.4 Bremsklappen
 - 7.5 Fahrwerk
 - 7.6 Cockpit, Hauben, Sicherheitsgurte und Instrumentenbretter
 - 7.7 Gepäckraum
 - 7.8 Wasserballastanlage
 - 7.9 Triebwerk
 - 7.10 Kraft- und Schmierstoffanlage
 - 7.11 Elektrische Anlage
 - 7.12 Anlagen für statischen und Gesamt-Druck
 - 7.13 Verschiedene Ausrüstungen
(Herausnehmbarer Ballast, Sauerstoff, Notsender)

7.1 Einführung

Der vorliegende Abschnitt enthält eine Beschreibung des Motorseglers sowie seiner Systeme und Anlagen mit Benutzungshinweisen. Details über Zusatzeinrichtungen und -ausrüstung finden sich ferner in Abschnitt 9.

Eine genaue Beschreibung mit Übersichtszeichnungen befindet sich im Wartungshandbuch.

Hier soll vor allem eine Beschreibung der Bedienelemente im Cockpit, deren Anordnung und Beschilderung gegeben werden.

7.2 Flugwerk

Der Tragflügel der ASH 25 M ist über die gesamte Spannweite mit Hinterkantenklappen ausgerüstet. Die Klappe, die dem Rumpf am nächsten ist, wird als **Wölbklappe** bezeichnet. Diese **Wölbklappe** wird von der Quersteuerung nicht verstellt. In der Landstellung schlägt diese Klappe etwa 38° nach unten aus.

Die nächste Klappe wird als **mittlere Flügelklappe** bezeichnet, da sie von einer Flügelhälfte betrachtet in der Mitte liegt. Diese **mittlere Flügelklappe** macht die selben Wölbbausschläge wie die Wölbklappe. Zusätzlich wird sie von der Quersteuerung mitangetrieben. In der Landstellung schlägt diese Klappé etwa 12° nach unten aus.

Die äußerste Klappe wird als **Querruder** bezeichnet, da sie hauptsächlich von der Quersteuerung angetrieben wird. Zusätzlich wird das **Querruder** auch bei Wölbklappenausschlägen mitverstellt.

In der Landstellung schlägt das **Querruder** etwa 6° nach oben aus. Dadurch bleibt die ASH 25 M in dieser WK-Stellung im Ausrollen nach der Landung gut steuerbar.

Das Flügelprofil verfügt über eine Grenzschichtbeeinflussung durch Zackenband oder Blasturbulatoren auf der Flügelunterseite. Die Luft, die durch die Blasnadeln ausgeblasen wird, kommt von den Pitot-Düsen auf

Die Kraftstoffleitungen der Tanks dürfen nur außerhalb des Rumpfes mit der Betankungsanlage verbunden werden. Es wird dadurch verhindert, daß Kraftstoff in den Rumpf tropft.

Beim Befüllen des Rumpftanks die Tankanzeige beobachten und rechtzeitig die elektrische Betankungsanlage abschalten. Wird der Rumpftank über einen Trichter betankt, so darf der Trichter nicht höher als der Rumpfrücken gehalten werden. Dadurch wird verhindert, daß unbeabsichtigt Kraftstoff über die Tankentlüftung verloren geht.

Da die Flügeltanks keine Kraftstoffanzeige besitzen, ist es ratsam, aus einem Kanister zu tanken, der in etwa die Kapazität eines Flügeltanks hat oder an dem die getankte Menge ablesbar ist. Wie beim Befüllen der Wasserballasttanks wird der jeweilige Flügel abgelegt.

Rumpf- und Flügeltanks dürfen nicht gleichzeitig betankt werden!

Nach Beenden des Betankungsvorganges wird die Betankungsanlage abgeschlossen und die Flügeltanks wieder mit dem Rumpftank verbunden. Nun sollte auf jeden Fall überprüft werden, ob sich der Tankschalter [15] in der ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit wirklich in seiner "OFF"-Stellung befindet. Würde der Schalter in Stellung "ON" verbleiben, so würde der Kraftstoff aus den Flügeltanks den Rumpftank füllen und danach über den Überlauf entweichen.

(3) Nachfüllen des Rumpftankes im Fluge

Das Triebwerk wird ausschließlich durch den Rumpftank mit Kraftstoff versorgt. Die Flügeltanks dienen nur zum Nachfüllen des Rumpftanks.

Soll nun während des Fluges der Rumpftank mit Kraftstoff aus den Flügeltanks aufgefüllt werden, muß das Magnetventil der Kraftstofftanks im Flügel mit dem Schalter [15] im ILEC-Bediengerät geöffnet werden (Schalter [15] auf "ON" oder "AUTO"; gelbe Kontrollampe [16] leuchtet bei Stellung "AUTO" nur, wenn weniger als 4 Liter Kraftstoff im Rumpftank sind).

Warnung: Bei Schalterstellung "ON" ist darauf zu achten, daß die Flügelkraftstofftanks rechtzeitig wieder geschlossen werden, um eine Überflutung des Rumpftankes und somit den Austritt und Verlust des Kraftstoffes aus der Tankentlüftung zu verhindern. Die Tankanzeige ist zu beobachten !

Wichtiger Hinweis: Es wird empfohlen, nur die Stellung "AUTO" des Schalters [15] zu verwenden, da es unwahrscheinlicher ist, daß dabei der Rumpftank überläuft. Trotzdem immer die Tankanzeige beobachten !

(4) Entleeren der Flügelkraftstofftanks am Boden

Um die Flügeltanks am Boden entleeren zu können, werden die beiden flexiblen Kraftstofftanks im Flügel vom Rumpftank getrennt. Einen Kanister bereithalten und von der Betankungsanlage den Schlauch mit dem entsprechenden Adapter abziehen. Diesen Schlauch in den Kanister einführen und an dem zu entleerenden Flügeltank anschließen.

7.11 Elektrische Anlage

Siehe hierzu auch Fig 7.11-1 und 7.11-2 am Ende dieses Abschnitts.

(1) Segelflug-Bordsystem

Das Bordsystem wird normalerweise durch die Motorbatterie(n) mitversorgt. Als zusätzliche Versorgung kann auch eine 12 Volt-Batterie im Gepäckraum eingebaut werden. Siehe hierzu auch Fig 7.11-1.

Jedes elektrische Gerät ist mit einer eigenen Sicherung versehen. Auch im Kabel zur Batterie in der Seitenflosse ist kurz vor der Batterie eine Sicherung eingebaut.

Die Wasserballastanlage wird mit 6 V betrieben, was auch bei leerer Batterie eine Betätigung der Ventile erlaubt.

Die 6 V-Spannung wird durch einen integrierten Schaltkreis (IC) aus der Batteriespannung erzeugt.

(2) Stromversorgung Triebwerk

Das Triebwerk besitzt seinen eigenen, unabhängigen Stromkreis, der durch den Triebwerkshauptschalter abgesichert ist. Der Spindelmotor zum Aus- und Einfahren wird durch die Motorbatterien betrieben.

Die Motorbatterie besteht entweder aus zwei einzelnen 7,2 Ah Batterien (Version I), die sich in jeweils einem der Innenflügel befinden, oder aus einer 14,4 Ah Batterie (Version II) die im rechten Innenflügel eingebaut ist. Im letzteren Fall kann zu Erhöhung der Kapazität ebenfalls eine Batterie der Version II im linken Innenflügel eingebaut werden.

Sind 2 Batterien vorhanden, so sind diese parallel geschaltet.

In beiden Ausführungen sind die Batterien durch die Wurzelrippe zugänglich. Im Kraftflug wird die Motorbatterie geladen.

Vom Ladezustand dieser Batterien hängt es ab, ob der Propeller aus- oder eingefahren werden kann.

7.12 Anlagen für den statischen- und Gesamtdruck

Siehe hierzu auch Fig 7.12-1 am Ende dieses Abschnitts.

Der Gesamt-Druck für die Fahrtmesseranlage wird durch das Staurohr in der Rumpfspitze abgenommen, der statische Druck an den Bohrungen in der Rumpfröhre.

Für elektrisch kompensierte Variometersysteme sind die Drücke, die das Prandtl-Rohr in der Seitenflosse liefert, besser geeignet. Es ist darauf zu achten, daß diese Prandtlsonde ganz in die Halterung eingeschoben wird. Um die O-Ringe, welche die Sonde abdichten, zu schonen, ist das Sondenende von Zeit zu Zeit mit Vaseline oder ähnlichem leicht zu fetten.

7.13 Verschiedene Ausrüstungen

(1) Herausnehmbarer Ballast

Auf Wunsch kann die ASH 25 M so ausgerüstet werden, daß vor dem vorderen Pilotensitz Trimmplatten befestigt werden können. Ist das Flugzeug mit einer F-Schleppkupplung ausgerüstet, so werden diese Trimmplatten seitlich am Kupplungsbeschlag angeschraubt. Dabei ersetzt eine 1 kg Trimmplatte eine Pilotenmasse von 1,3 kg.

Ein Pilot, der 6,5 kg zu leicht ist, muß also 5 kg Trimmblei mitführen.

(2) Trimmballast (Batterie) in der Seitenflosse

Ist Trimmballast (Batterie) in der Seitenflosse eingeschoben, so ist die Mindestzuladung im vorderen Sitz im Alleinflug größer als 70 kg (einschließlich Fallschirm). Diese erhöhte Mindestzuladung ist dann auch im Datenschild und Trimmplan im Führerraum eingetragen. Die mögliche, geringere Mindestzuladung ohne Trimmballast (Batterie) wird auf Seite 6.4 -Beladeplan- in diesem Handbuch angegeben.

Weitere Angaben zur Mindestzuladung sind auf der Seite 2.13 dieses Handbuchs zu finden.

Über der Batterie sitzt eine Schaumstoffstange, die die Batterie nach oben sichert. Diese Schaumstoffstange darf nach dem Auswechseln oder dem Wiedereinbau der Batterie nicht vergessen werden. Es ist darauf zu achten, daß auch unter der Batterie genügend Schaumstoff zur Dämpfung harter Stöße eingebaut ist.

(3) Sauerstoff

Durch den Triebwerkseinbau ist aus Platzgründen bei der ASH 25 M die Unterbringung nur zweier kurzer Sauerstoffflaschen mit je 3 Litern Inhalt im Gepäckraum über dem Holm möglich. Die Halterungen für die beiden Flaschen sind nur auf Wunsch erhältlich und nicht serienmäßig vorgesehen.

Es ist darauf zu achten, daß nach dem Einbau der Sauerstoffflaschen die vorderen Halterungen richtig und fest sitzt und die Bolzen mit den Federsteckern gesichert sind.

Anmerkung: Durch den Einbau einer Sauerstoffanlage verändert sich die Leermassen-Schwerpunktlage !

(4) Notsender

Der Ort, der bei Unfällen die wenigsten Beschädigungen erfährt, ist der Bereich zwischen den beiden Querkraftbolzen im Rumpf. Deshalb sollte der Notsender (ELT) im Bereich des Gepäckraums mit einer entsprechenden Halterung an der Rumpfwand befestigt werden.

der Flügelunterseite und wird direkt in den Blaskanal des Flügels eingeleitet.

7.3 Steuerungsanlage mit Wölbklappen und Trimmung

(1) Quer- und Höhensteuer

Diese beiden Steuerungen werden durch die Steuerknüppel betätigt, die für beide Piloten vorhanden sind. An beiden Steuerknüppeln sitzt der Auslöser für die Trimmung. Auf dem vorderen Steuerknüppel zusätzlich die Funktaste.

(2) Seitensteuer

Für den vorderen Sitz sind die Seitensteuerpedale auf die Beinlänge des Piloten einstellbar, wahlweise ist dies auch für den hinteren Sitz erhältlich.

(a) Vorderer Sitz:

Pedalverstellung:
grauer Knopf rechts
des Steuerknüppels



Pedale nach hinten verstellen:

Pedale entlasten und am Knopf nach hinten ziehen. Knopf dann aus der Hand schnappen lassen und Pedale zum Verriegeln kurz belasten.

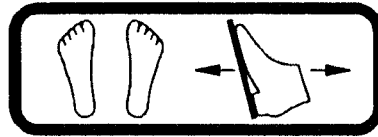
Pedale nach vorn verstellen:

Knopf ziehen und Pedal mit den Fersen nach vorn drücken. Knopf aus der Hand schnappen lassen und Pedale durch kurzes Belasten verriegeln.

(b) Hinterer Sitz:

Üblicherweise wird aus Gewichtsgründen bei der ASH 25 M auf die Pedalverstellung im hinteren Sitz verzichtet!

Pedalverstellung:
grauer Ring vor dem
hinteren Steuerknüppel



Pedale nach hinten verstellen:

Pedale entlasten und grauen Ring aus dem Rastloch nach oben ziehen und dann die Pedale an diesem Ring nach hinten ziehen. Die Betätigung wird im nächstliegenden Rastloch wieder eingerastet.

Pedale nach vorn verstellen:

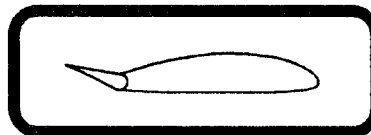
Pedale am grauen Ring entriegeln und mit den Fersen Pedale nach vorn drücken. Betätigung wieder einrasten.

(3) Wölbklappensteuerung

Die Verstellung der Wölbklappen geschieht über den schwarzen Handgriff an der linken Bordwand jedes Sitzes. Durch das Klappen des schwarzen Handgriffes ins Cockpit wird die Wölbklappensteuerung ausgerastet und der Hebel kann nun nach vorn oder zurück gestellt werden.

Die Markierung der Wölbklappenstellungen geschieht durch die Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, L oberhalb der Rastlöcher.

Wölbhebel in Schnellflugstellung



Wölbhebel in Landstellung



(4) Trimmung

Zur Einstellung der Trimmung wird bei der gewünschten Geschwindigkeit nur der Trimmhebel an einem der beiden Steuerknüppel gedrückt.

Die Trimmanzeige ist neben beiden Sitzen an der rechten Bordwand eingebaut.

Durch Drücken des Steuerknüppeltrimmhebels kann die Trimmung in eine gewünschte Position gebracht werden, wenn zusätzlich die Trimmanzeige zu dieser Position geschoben wird.

Trimmung kopflastig



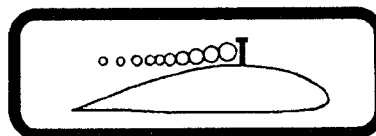
Trimmung schwanzlastig



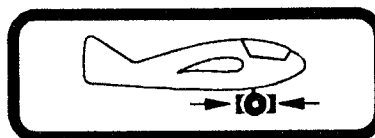
7.4 Bremsklappen

Die Betätigung der Bremsklappen erfolgt durch je einen blauen Handhebel an der linken Cockpitwand unter dem Wölbklappenhebel.

Durch Ziehen des blauen Handhebels werden die Bremsklappen ausgefahren.



Bei voll gezogenem BK-Hebel setzt auch die hydraulische Scheibenbremse für das Hauptrad ein.



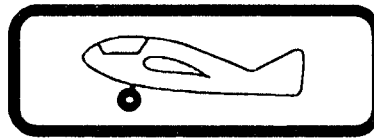
Die Bremsklappen sind doppelstöckig und fahren nur auf der Oberseite aus.

7.5 Fahrwerk

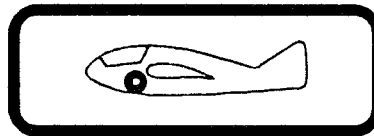
Das Fahrwerk wird durch den schwarzen Handhebel an der vorderen, rechten Cockpitwand ein- und ausgefahren und in beiden Endstellungen verriegelt.

Auf Wunsch kann auch für den hinteren Piloten ein Hebel zur Kraftunterstützung eingebaut werden. Allein mit diesem Hebel ist es nicht möglich, das Fahrwerk in seinen Endstellungen zu verriegeln.

Fahrwerk ausgefahren.
(Hebel vorn)



Fahrwerk eingefahren.
(Hebel hinten)



Reifendrücke: Hauptrad 3,5 bar
 Heckrad 2,5 bar.

7.6 Cockpit, Hauben, Sicherheitsgurte und Instrumentenbretter

Schleppkupplungsauslösung:

Als weiteres Bedienelement befindet sich links eines jeden Steuerknüppels ein

gelber Knopf zur Auslösung
der Schleppkupplungen



Auf Zug werden beide Schleppkupplungen geöffnet. (Die Flugzeugschleppkupplung wird nur auf Kundenwunsch eingebaut). Beide gelben Auslöseknöpfe sind miteinander verbunden.

Zum Einklinken des Schleppseils ist der gelbe Knopf zu ziehen und zum richtigen Verriegeln nur freizugeben, ohne mit der Hand zu führen.

Sitze und Sitzpositionen:

Der vordere Sitz ist so ausgelegt, daß große und mittelgroße Piloten bequem sitzen und ihre Sitzposition mit Kissen und der richtigen Wahl von Fallschirmen verbessern können. Für große Piloten wird die Wahl eines dünneren Fallschirms neuer Bauart empfohlen. Extrem kleine Piloten müssen ihre Sitzposition mit steifen Kissen so korrigieren, daß alle Bedienelemente bequem erreichbar sind und bei Startbeschleunigungen (Windenstart) ein Zurückrutschen verhindert wird.

Der hintere Sitz ist für große Piloten gestaltet und für Fallschirme ausgelegt, auf denen der Pilot zum Teil sitzt. Kleinere Piloten sollten ein Kissen unterlegen, damit sie erhöht sitzen und eine bessere Sicht nach draußen haben.

Kabinenhaubenbetätigung:

Die vordere Haube wird mittels den beiden weißen Griffen links und rechts am Haubenrahmen verriegelt.

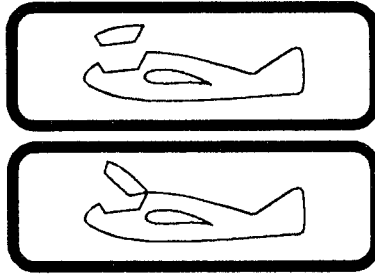
Diese Griffen sind durch diese Klebeschilder gekennzeichnet.



Geöffnet wird die vordere Haube durch Ziehen der beiden Griffen und durch Klappen nach vorn.

Die hintere Haube wird mittels der beiden rot-weißen Griffen links und rechts am Haubenrahmen verriegelt.

Diese Griffe sind durch diese Klebeschilder gekennzeichnet.



Geöffnet wird die hintere Haube durch Ziehen der beiden Griffen und durch Klappen nach hinten.

Anmerkung: Flugzeug nach Möglichkeit nicht mit geöffneten Hauben unbeaufsichtigt stehenlassen, da

1. Windböen die Hauben zublasen können und damit die Haubengläser zerstört werden.
2. die Hauben bei einem bestimmten Sonnenstand als Brennspiegel wirken und damit Instrumente oder Einrichtung des Cockpits zerstören können.

Da bei dem ähnlichen Haubensystem der ASK 21 es ab und zu geschah, daß mit unverriegelter hinterer Haube gestartet wurde und diese dann aufschlug und abbrach, wurde bei der ASH 25 M ein Sicherungssystem eingebaut. Die vorderen Haubengriffe können nur ganz geschlossen werden, wenn die hintere Haube vorher ordnungsgemäß verriegelt wurde. Lassen sich die vorderen Griffe nur etwa zur Hälfte an den Haubenrahmen klappen, so ist dies ein Zeichen, daß die hintere Haube nicht richtig geschlossen und verriegelt ist. Nicht versuchen, mit Gewalt die vorderen Griffe zu schließen, sondern zuerst die hintere Haube verriegeln.

7.7 Gepäckraum

Harte Gegenstände dürfen nicht ohne spezielle Befestigung im Gepäckraum vor oder über dem Holm mitgeführt werden !

Sollen zum Beispiel Barograph oder Batterie an dieser Stelle mitgeführt werden, so ist für diese eine vom Hersteller empfohlene Halterung zu verwenden.

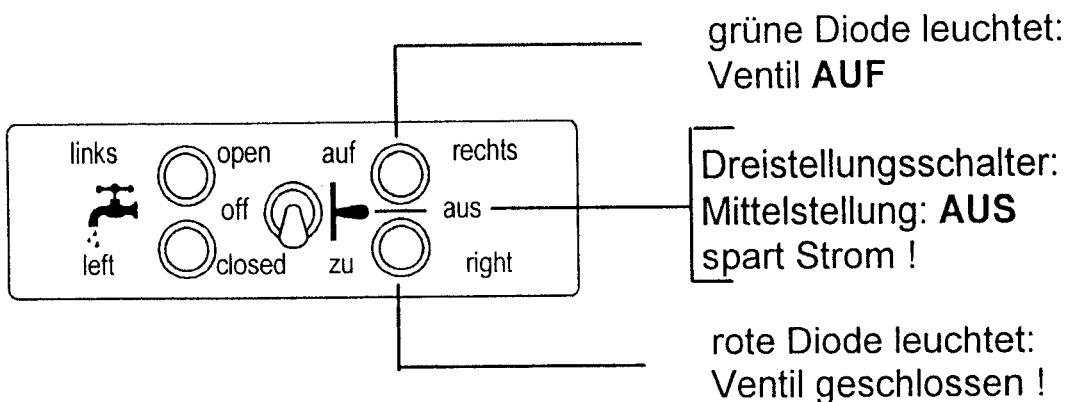
Der Gepäckraum darf maximal nur mit 15 kg beladen werden.

Beladung des
Gepäckraums **max. 15 kg**

7.8 Wasserballastanlage

Die Betätigung der Wasserballastventile in den Flügeln erfolgt elektrisch. Zu diesem Zweck ist eine Schalttafel im Instrumentenbrett eingebaut.

Schalttafel Wasserballast:



Die oben abgebildete Schalttafel zeigt den 3-Stellungs-Schalter für die beiden Wasserballastsäcke, die optional in die Außenflügel eingebaut werden können. Dadurch, daß die Schaltung des rechten und linken Sackes zusammengefaßt ist, wird ein unbeabsichtigtes Öffnen eines

Wassersack-Ventils mit daraus entstehender einseitiger Beladung unmöglich.

Die Leuchtdioden (oben grün = Ventile offen; unten rot = Ventile geschlossen) sind Rückmeldeanzeigen über die Ventilstellung, die an den Endschaltern des jeweiligen Ventils abgegriffen wird.

Um Batteriestrom zu sparen, müssen die Schalter nach der Betätigung der Ventile wieder in Mittelstellung gebracht werden. Dadurch werden auch die Leuchtdioden ausgeschaltet.

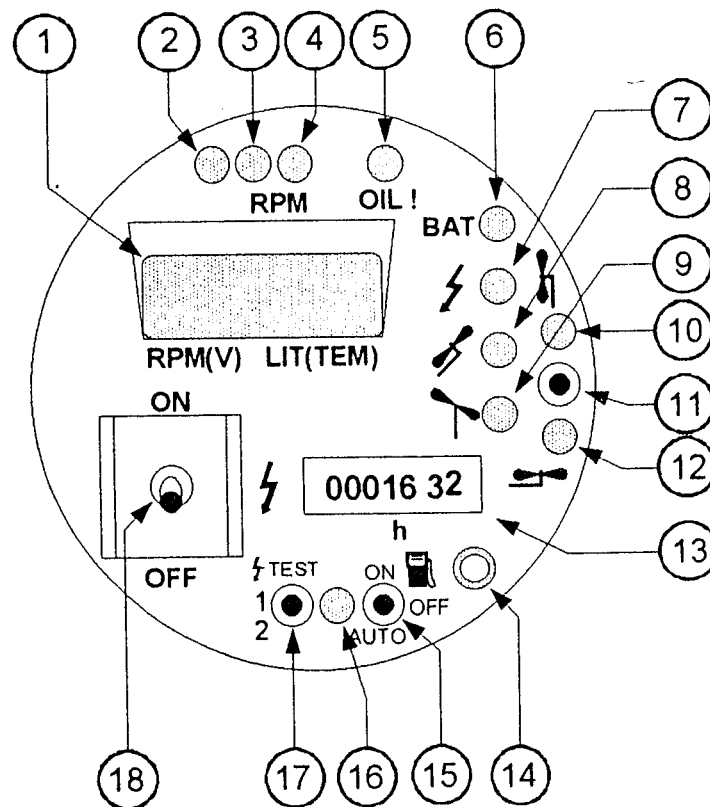
7.9 Triebwerk

Der Propeller der Triebwerkseinheit befindet sich im eingefahrenen Zustand in dem Motorraum in der Rumpfröhre hinter dem Flügel. Er wird mit einer elektrischen Hubspindel aus- und eingefahren.

Zur Bedienung des Triebwerks gehören :

- **die Bedienkonsole** (unterhalb des Instrumentenbrettes vor dem vorderen Steuerknüppel und ein Gashebel für den hinteren Piloten),
- **die ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit** (im vorderen Instrumentenbrett eingebaut. Als Sonderzubehör kann im hinteren Instrumentenbrett eine Zweitbedienung eingebaut werden, die Umschaltung zwischen den Geräten erfolgt über einen **Schalter** auf der hinteren Instrumentenabdeckung),
- der **Triebwerkshauptschalter** (in der Bedienkonsole vorn),
- der **Brandhahn** (links neben Sitzwanne),
- der **Rückspiegel** für Propellerstellung (auf der vorderen Instrumentenabdeckung),
- und die **Brandwarnleuchte** (rot blinkende Leuchtdiode, im Instrumentenbrett eingebaut)
- optionaler **Ausfahr-Schlüsselschalter**. Auf Wunsch kann im vorderen Instrumentenbrett ein Schlüsselschalter eingebaut werden, mit dem das Ausfahren des Propellers gesperrt werden kann.

Fig. 7.9-1 ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit, Übersichtszeichnung



1. Flüssigkristall-Anzeige
2. Leuchtdiode **grün** für grünen Drehzahlbereich
3. Leuchtdiode **gelb** für gelben Drehzahlbereich
4. Leuchtdiode **rot** für maximale Drehzahl
5. Leuchtdiode **gelb**: Motoröl - Warnung
6. Leuchtdiode **rot**: Generator - Warnung
7. Leuchtdiode **rot**: Zündung aus bei Anlassversuch
8. Leuchtdiode **rot**: Propeller nicht vollständig ausgefahren
9. Leuchtdiode **rot**: Propeller nicht einfahrbereit
(nur in Funktion, wenn Propellersensor eingebaut ist, Sonderausrüstung)
10. Leuchtdiode **grün**: Propeller vollständig ausgefahren
11. Schalter um Propeller aus- oder einzufahren
12. Leuchtdiode **grün**: Propeller vollständig eingefahren
13. Betriebsstundenzähler
14. Taster zur Anzeigenumschaltung
15. Tankwahlschalter
16. Leuchtdiode **gelb**: Tankventil geöffnet
17. Zündkreis - Testschalter
18. Zündschalter

Beschreibung der ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit:

Die Zahlenangaben in eckigen Klammern beziehen sich auf die Nummern der vorangehenden ILEC-Übersichtszeichnung.

Die Flüssigkristallanzeige [1] stellt in der Grundanzeige gleichzeitig die Drehzahl in Umdrehungen pro Minute und den Tankinhalt in Litern dar. Durch ein-, zwei- bzw. dreimaliges Drücken des weißen Tasters [14] erhält man jeweils die Kühlmitteltemperatur in °C, die Kühllufttemperatur in °C bzw. die Batteriespannung in Volt.

Die Leuchtdioden [2], [3] und [4] zeigen den grünen, gelben und roten Drehzahlbereich an. Wird die maximale Drehzahl erreicht, leuchtet die rote Leuchtdiode auf; zusätzlich beginnt die Drehzahlanzeige in [1] zu blinken.

Beginnt die gelbe Leuchtdiode [5] zu leuchten, so ist nur noch eine Reservemenge von etwa 10 Minuten im Schmierölbehälter.

Warnung: Wird das Triebwerk über diese Zeit hinaus betrieben, so bricht die Schmierölversorgung ab. Der Motor erleidet dadurch nicht zu behebbende Schäden und wird nach kurzer Zeit ausfallen.

Die rote Leuchtdiode [6] leuchtet auf, wenn die Spannung des Bordsystems auf unter 12,8 Volt abgefallen ist. Dieser Fall tritt ein, wenn der Generator ausgefallen ist. Die Zündung und alle anderen Verbraucher entladen nun die Batterie. Wird das Triebwerk ausgeschaltet und der Propeller eingefahren, so erlischt die Diode.

Warnung: Je nach Ladezustand der Batterie ist damit zu rechnen, daß die Zündung ausfällt und damit das Triebwerk stehenbleibt.

Mit dem Schalter [11] wird der Propeller entweder ein- oder ausgefahren. Die Stellung "Propeller ausfahren" rastet nach oben, die grüne Leuchtdiode [10] leuchtet auf. Der Schalter bleibt bei laufendem Triebwerk in der oberen Stellung gerastet.

Die Stellung "Propeller einfahren" rastet aus Sicherheitsgründen nicht. Sie muß solange nach unten gehalten werden, bis die grüne Leuchtdiode [12] aufleuchtet. Zusätzlich schlagen die Motorraumdeckel hörbar zu.

Anmerkung: Mit Zündung EIN [18] kann der Propeller ausgefahren, aber nicht eingefahren werden.

Der Betriebsstundenzähler [13] beginnt mit der Aufzeichnung der Betriebszeit in Stunden und 1/100 Stunden, wenn die Drehzahl größer als 2000 U/min ist.

Mit dem Schalter [17] werden die beiden Zündkreise überprüft. Wird der Tastschalter zum Beispiel zur Seite 1 gedrückt, so wird der Zündkreis 2 unterbrochen und der Zündkreis 1 getestet. Die Drehzahl darf bei Vollgas nur um 200 U/min abfallen.

Mit dem Schalter [18] wird die Zündung ein- und ausgeschaltet. Die Funktion der Kraftstoffpumpe kann nun akustisch überprüft werden.

Die Leuchtdiode [7] blinkt rot, wenn der Anlasserknopf 4 in der Bedienkonsole (siehe nachfolgende Zeichnung) bei ausgeschalteter Zündung gedrückt wird. Diese Leuchtdiode [7] blinkt zusätzlich, wenn bei eingeschalteter Zündung versucht wird, den Propeller einzufahren.

Die Leuchtdiode [8] blinkt rot, wenn der Propeller nicht vollständig ausgefahren ist und die Zündung eingeschaltet wird. Der Anlasser ist jetzt blockiert.

Ist ein als Sonderausrüstung erhältlicher Propellersensor eingebaut, blinkt die Leuchtdiode [9] rot, wenn der Schalter [11] nach unten gedrückt wird, ABER der Propeller nicht senkrecht steht, also nicht zum Einfahren bereit ist. Der Propeller kann nicht eingefahren werden.

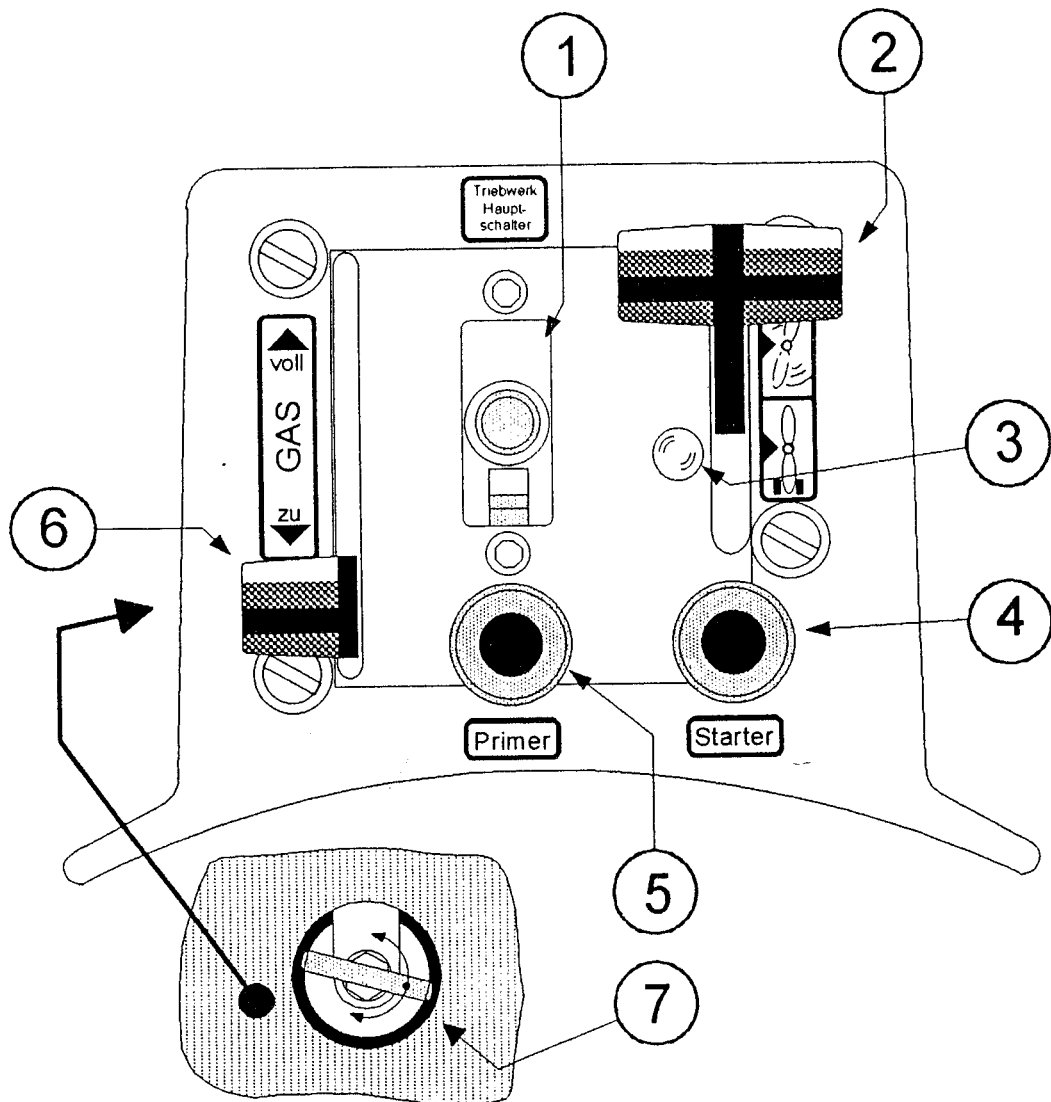
Schalter [15] steuert die Tankanlage der ASH 25 M. Die im folgenden erwähnten flexiblen Kraftstofftanks sind Zubehör und müssen nicht in jedem Flugzeug vorhanden sein. Die obere Stellung "ON" öffnet das Magnetventil für die flexiblen Kraftstofftanks im Flügel, gleichzeitig leuchtet zur Kontrolle die Leuchtdiode [16] auf. Das Magnetventil bleibt geöffnet, auch wenn der Rumpftank voll ist. Diese Stellung ist dafür ge-

dacht, um die Kraftstofftanks im Flügel wirklich vollständig zu entleeren. Die untere Stellung "AUTO" schaltet die automatische Nachfüllung des Rumpftanks ein. Sinkt die Treibstoffmenge im Rumpftank auf eine bestimmte Literzahl ab, so öffnet sich das Magnetventil automatisch, die Leuchtdiode [16] leuchtet auf und Treibstoff kann aus den Flügeln nachfließen. Ist der Rumpftank nachgefüllt, so wird das Magnetventil automatisch geschlossen, die Leuchtdiode [16] erlischt. Es ist dadurch weitestgehend ausgeschlossen, daß Kraftstoff über den Überlauf verloren geht. Zur Bedienung der Tankanlage siehe auch Abschnitt 7.10.

Anzeige- und Warnbereiche des ILEC-Gerätes:

| Art | Bereich | Warnung | |
|----------------------------------|---|--------------------|-----------|
| | | Blinken | Hupe |
| Drehzahlen | Siehe Abschnitt 2.5 | | - |
| Kühlmittel | 40 - 150°C | ab 106°C | ab 106°C |
| Luftinnenkühlung | 40 - 150°C | ab 128°C | ab 128°C |
| Tank | 0 - 8 Liter | | 1,5 Liter |
| Treibstoffventil der Flügeltanks | Ventil öffnet bei weniger als 4 Liter im Rumpftank und schließt bei 6 Liter. Nur wenn [15] auf AUTO steht | | |
| Betriebsstundenzähler | ab 2000 U/min | | - |
| Öltand [5] | weniger als 132cm ³ | gelbe LED leuchtet | - |
| Generatorwarnung [6] | weniger als 12,8 V Batteriespannung | rote LED leuchtet | - |

Fig. 7.9-2 Triebwerk-Bedienkonsole



1. Triebwerkshauptschalter
2. Propellerarretierung
3. Zapfen zum Einrasten der Propellerarretierung
4. Anlasserknopf
5. Primer (Starthilfe)
6. Gashebel
7. Einstellknebel für Reibbremse Gashebel

Beschreibung der Triebwerk-Bedienkonsole:

Die Zahlenangaben in geschweiften Klammern beziehen sich auf die Nummern der Übersichtszeichnung der Bedienkonsole.

Der Triebwerkshauptschalter {1} trennt die Batterie vom Stromkreis des Motors. Dieser Schalter ist als Sicherungsautomat ausgeführt. Durch Drücken des schwarzen Knopfes wird der Stromkreis für das Triebwerk eingeschaltet: ILEC ist eingeschaltet. Neben der schwarzen Drucktaste des Hauptschalters sitzt ein roter Hebel, der durch Drücken in Richtung der Drucktaste diese ausrastet und den Stromkreis unterbricht: ILEC-Anzeige erlischt. Ist der Stromkreis des Triebwerkes überlastet, entriegelt die schwarze Drucktaste selbständig. Die Sicherung wird durch Drücken des schwarzen Knopfes wieder eingeschaltet.

Wird die Propellerarretierung {2} nach unten geschwenkt und hinter den Zapfen {3} gerastet, schwenkt ein Stopper in den Propellerkreis. Eine Nase an Hebel {2} behindert den Zugriff auf den Anlasserknopf {4}.

Der Primerknopf {5} öffnet ein elektromechanisches Ventil und spritzt dadurch Kraftstoff in den Motor ein. Er dient als Starthilfe und ersetzt einen Choke.

Wichtiger Hinweis: Der Primer ist nur bei eingeschalteter Zündung und laufenden Kraftstoffpumpen wirksam.

Der Gashebel {6} ist in der unteren Stellung auf Leerlauf. Die obere Stellung ist Vollgas.

Weitere Triebwerkbedienelemente im Cockpit:**Brandhahn:**

Der Brandhahn befindet sich neben der Sitzwanne an der linken Bordwand.

In der vorderen Stellung ist der Brandhahn geöffnet, in der hinteren geschlossen.



Wichtiger Hinweis: Vor einem Anlassversuch die Stellung des Brandhahnes überprüfen und gegebenenfalls in seine vordere Position bringen.

Brandwarnleuchte:

Im Motorraum ist ein Temperatursensor eingebaut, der bei einer Temperatur von 140°C eine Brandwarnung auslöst. Die Brandwarnung erfolgt durch eine rot blinkende Leuchtdiode im Instrumentenbrett, die durch das Schild

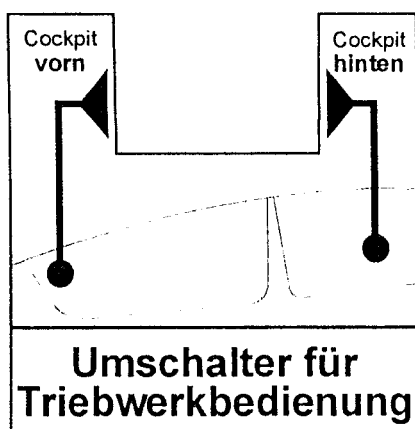
Feuer

gekennzeichnet ist. Erfolgt eine Brandwarnung, so ist nach 3.8 im Abschnitt 3 "Notverfahren" zu handeln.

Rückspiegel für Propellerstellung:

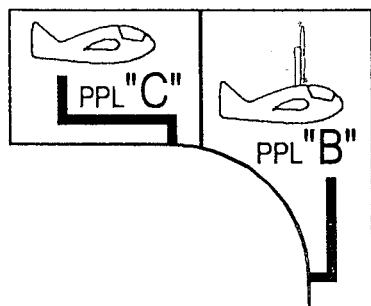
Dieser Spiegel sitzt rechts auf der Instrumentenabdeckung im Blickfeld des vorderen Piloten. Durch diesen Spiegel ist die senkrechte Stellung des Propellers zu überprüfen, bevor dieser eingefahren wird.

Umschalter zwischen den ILEC-Triebwerks-Bedieneinheiten:



Ist im hinteren Instrumentenbrett eine optionale ILEC-Triebwerks-Bedieneinheit eingebaut, so kann mit diesem Schalter zwischen beiden Geräten umgeschaltet werden.

Da dieser Schalter auch die Stromversorgung der Zündung umschaltet, kann bei laufendem Triebwerk die Zündung unabsichtlich abgeschaltet werden, falls der Zündschalter bei dem aufzuschaltenden Geräte auf „OFF“ steht. Sicherheitshalber sollte deshalb bei laufendem Triebwerk nicht zwischen den beiden ILEC-Triebwerks-Bedieneinheiten umgeschaltet werden.

Ausfahr-Schlüsselschalter:

Auf Wunsch kann im vorderen Instrumentenbrett ein Schlüsselschalter eingebaut werden, der ein Ausfahren des Propellers verhindert.

Vor dem Start kann mit einem Schlüssel die Ausfahrleitung unterbrochen werden. Das Ausfahren des Propellers ist dann im Flug bei abgezogenem Schlüssel nicht mehr möglich. Dadurch wird erreicht, daß im Gültigkeitsbereich der NfL

II-81/76 Piloten mit PPL C diesen Motorsegler als Segelflugzeug betreiben können.

Da Aus- und Einfahrleitungen von einander getrennt sind, kann der Propeller trotz aktiver Ausfahrsperrung eingefahren werden.

Aus Sicherheitsgründen ist der Schlüssel in beiden Positionen abziehbar und sollte im Flug nicht im Schalter stecken.

7.10 Kraft- und Schmierstoffanlage

Siehe hierzu auch Fig. 7.10-1 am Ende diese Abschnitts.

Die Kraftstoffanlage besteht aus einem Rumpftank, der im Fahrwerkschacht sitzt und einem Kraftstofftank im linken Flügel, die zusammen Kraftstoff für etwa 1 Stunde und 45 Minuten Motorlaufzeit fassen.

Wahlweise kann die ASH 25 M mit einem weiteren Kraftstofftank im rechten Flügel bestellt werden.

Der Kraftstoffdrainer befindet sich auf der linken Rumpfunterseite in der Nähe der Flügelendkante. Die Entlüftung des Rumpftanks ist neben dem Drainer. Die Entlüftung des Flügeltanks erfolgt durch die Bohrung in der Flügelunterseite in der Nähe der Flügel-Flügel-Trennstelle oder wird bei Sonderausstattung in den Rumpftank zurückgeführt.

Der Tank der Verlustölschmierung befindet sich im Motorraum zwischen Motorblock und Schalldämpfer und ist bei ausgefahrenem Propeller zugänglich.

Warnung: Der Rotationskolbenmotor besitzt eine Verlustölschmierung. Wird kein Öl in den Öltank eingefüllt oder die Ölzuführung unterbrochen, so wird der Motor unweigerlich zerstört.

| Avgas 100 LL oder Straßen-Super | |
|---|-------------|
| Tankinhalt: | |
| Rumpf | = 8,5 Liter |
| wenn eingebaut: | |
| Flügeltank rechts | = 15 Liter |
| Flügeltank links | = 15 Liter |
| | = 0,4 Liter |
| Achtung, Ölstand am Triebwerk kontrollieren ! | |

| |
|---|
| Motor-Öl:  Silkolene Comp 2 Pre-mix Castrol Aviation A545 od. Spectro Oils of America "Golden Spectro" |
| Bei jedem Tanken auffüllen ! |

Der Ölverbrauch ist zu kontrollieren. Hierfür können folgende Anhaltswerte gegeben werden (Verbrauch ist drehzahlabhängig):

- 0,2 Liter Öl/h bei einer Drehzahl von 6900 U/min
- 0,22 Liter Öl/h bei einer Drehzahl von 7500 U/min
- oder etwas mehr als 0,015 Liter Öl pro Liter Kraftstoff.

(1) Die Betankungsanlagen

Zum Betanken der Kraftstofftanks in Rumpf und Flügel darf nur die optional erhältliche Betankungsanlage oder ein Trichter mit der entsprechenden Anschlußleitung und Filter benutzt werden. Die elektrische Betankungsanlage besteht im wesentlichen aus den Anschlußkupplungen, einer Kraftstoffpumpe mit elektrischem Anschlußstecker, einem Kraftstofffilter sowie einem Schlauch, der zum Betanken in einen Kanister gesteckt wird. Der elektrische Anschlußstecker paßt in die dafür vorgesehene Steckdose im vorderen Instrumentenbrett.

(2) Betanken der Rumpf- und Flügelkraftstofftanks

Die Kraftstofftanks in den Flügeln sind durch ihre Befüllverschlüsse im Gepäckraum vor dem Holm miteinander und zum Rumpftank hin verbunden. Diese Verschlüsse sind dicht, auch wenn sie bei vollen Tanks voneinander gelöst werden. Zum Betanken eines Flügeltanks wird der Adapter des zu befüllenden Tanks außerhalb des Rumpfes - die Kraftstoffleitungen sind lang genug - mit dem entsprechenden Adapter der Betankungsanlage verbunden und der elektrische Anschluß in die Steckdose im Instrumentenbrett gesteckt. Zum Betanken der Flügeltanks sollte die optional erhältliche, elektrische Betankungsanlage verwendet werden. Nachdem alle Verbindungen hergestellt worden sind, wird die Betankungsanlage über den Schalter der Steckdose eingeschaltet.

Warnung: Ist bei einer ASH 25 M als Sonderausrüstung die Flügeltankentlüftung zurück in den Rumpftank geführt, muß die Entlüftungsleitung schon beim Aufrüsten an der Rumpf-Flügel-Trennstelle auf jeden Fall immer angeschlossen werden.

Wichtiger Hinweis:

Das Betanken darf nur mit der optionalen elektrischen Betankungsanlage oder einem Trichter erfolgen, da stärkere Pumpen beim Befüllen der Flügeltanks die Flügelschale sprengen können.

Der Kraftstofffilter im Tankschlauch darf nicht entfernt werden.

Die Kraftstoffleitungen der Tanks dürfen nur außerhalb des Rumpfes mit der Betankungsanlage verbunden werden. Es wird dadurch verhindert, daß Kraftstoff in den Rumpf tropft.

Beim Befüllen des Rumpftanks die Tankanzeige beobachten und rechtzeitig die elektrische Betankungsanlage abschalten. Wird der Rumpftank über einen Trichter betankt, so darf der Trichter nicht höher als der Rumpfrücken gehalten werden. Dadurch wird verhindert, daß unbeabsichtigt Kraftstoff über die Tankentlüftung verloren geht.

Da die Flügeltanks keine Kraftstoffanzeige besitzen, ist es ratsam, aus einem Kanister zu tanken, der in etwa die Kapazität eines Flügeltanks hat oder an dem die getankte Menge ablesbar ist. Wie beim Befüllen der Wasserballasttanks wird der jeweilige Flügel abgelegt.

Rumpf- und Flügeltanks dürfen nicht gleichzeitig betankt werden!

Nach Beenden des Betankungsvorganges wird die Betankungsanlage abgeschlossen und die Flügeltanks wieder mit dem Rumpftank verbunden. Nun sollte auf jeden Fall überprüft werden, ob sich der Tankschalter [15] in der ILEC-Triebwerk-Bedieneinheit wirklich in seiner "OFF"-Stellung befindet. Würde der Schalter in Stellung "ON" verbleiben, so würde der Kraftstoff aus den Flügeltanks den Rumpftank füllen und danach über den Überlauf entweichen.

(3) Nachfüllen des Rumpftanks im Fluge

Das Triebwerk wird ausschließlich durch den Rumpftank mit Kraftstoff versorgt. Die Flügeltanks dienen nur zum Nachfüllen des Rumpftanks. Soll nun während des Fluges der Rumpftank mit Kraftstoff aus den Flügeltanks aufgefüllt werden, muß das Magnetventil der Kraftstofftanks im Flügel mit dem Schalter [15] im ILEC-Bediengerät geöffnet werden (Schalter [15] auf "ON" oder "AUTO"; gelbe Kontrolllampe [16] leuchtet bei Stellung "AUTO" nur, wenn weniger als 4 Liter Kraftstoff im Rumpftank sind).

Warnung: Bei Schalterstellung "ON" ist darauf zu achten, daß die Flügelkraftstofftanks rechtzeitig wieder geschlossen werden, um eine Überflutung des Rumpftanks und somit den Austritt und Verlust des Kraftstoffes aus der Tankentlüftung zu verhindern. Die Tankanzeige ist zu beobachten !

Wichtiger Hinweis: Es wird empfohlen, nur die Stellung "AUTO" des Schalters [15] zu verwenden, da es unwahrscheinlicher ist, daß dabei der Rumpftank überläuft. Trotzdem immer die Tankanzeige beobachten !

(4) Entleeren der Flügelkraftstofftanks am Boden

Um die Flügeltanks am Boden entleeren zu können, werden die beiden flexiblen Kraftstofftanks im Flügel vom Rumpftank getrennt. Einen Kanister bereithalten und von der Betankungsanlage den Schlauch mit dem entsprechenden Adapter abziehen. Diesen Schlauch in den Kanister einführen und an dem zu entleerenden Flügeltank anschließen.

7.11 Elektrische Anlage

Siehe hierzu auch Fig 7.11-1 und 7.11-2 am Ende dieses Abschnitts.

(1) Segelflug-Bordsystem

Das Bordsystem wird normalerweise durch die Motorbatterien mitversorgt. Als zusätzliche Versorgung kann auch eine 12 Volt-Batterie im Gepäckraum eingebaut werden. Siehe hierzu auch Fig 7.11-1.

Jedes elektrische Gerät ist mit einer eigenen Sicherung versehen. Auch im Kabel zur Batterie in der Seitenflosse ist kurz vor der Batterie eine Sicherung eingebaut.

Die Wasserballastanlage wird mit 6 V betrieben, was auch bei leerer Batterie eine Betätigung der Ventile erlaubt.

Die 6 V-Spannung wird durch einen integrierten Schaltkreis (IC) aus der Batteriespannung erzeugt.

(2) Stromversorgung Triebwerk

Das Triebwerk besitzt seinen eigenen, unabhängigen Stromkreis, der durch den Triebwerkshauptschalter abgesichert ist. Der Spindelmotor zum Aus- und Einfahren wird durch die Motorbatterien, die sich in den

Innenflügeln befinden und durch die Wurzelrippen zugänglich sind, betrieben. Im Kraftflug werden diese Batterie geladen.

Vom Ladezustand dieser Batterien hängt es ab, ob der Propeller aus- oder eingefahren werden kann.

7.12 Anlagen für den statischen- und Gesamtdruck

Siehe hierzu auch Fig 7.12-1 am Ende dieses Abschnitts.

Der Gesamt-Druck für die Fahrtmesseranlage wird durch das Staurohr in der Rumpfspitze abgenommen, der statische Druck an den Bohrungen in der Rumpfröhre.

Für elektrisch kompensierte Variometersysteme sind die Drücke, die das Prandtl-Rohr in der Seitenflosse liefert, besser geeignet. Es ist darauf zu achten, daß diese Prandtlsonde ganz in die Halterung eingeschoben wird. Um die O-Ringe, welche die Sonde abdichten, zu schonen, ist das Sondenende von Zeit zu Zeit mit Vaseline oder ähnlichem leicht zu fetten.

7.13 Verschiedene Ausrüstungen

(1) Herausnehmbarer Ballast

Auf Wunsch kann die ASH 25 M so ausgerüstet werden, daß vor dem vorderen Pilotensitz Trimmplatten befestigt werden können. Ist das Flugzeug mit einer F-Schleppkupplung ausgerüstet, so werden diese Trimmplatten seitlich am Kupplungsbeschlag angeschraubt. Dabei ersetzt eine 1 kg Trimmplatte eine Pilotenmasse von 1,3 kg.

Ein Pilot, der 6,5 kg zu leicht ist, muß also 5 kg Trimmblei mitführen.

(2) Trimmballast (Batterie) in der Seitenflosse

Ist Trimmballast (Batterie) in der Seitenflosse eingeschoben, so ist die Mindestzuladung im vorderen Sitz im Alleinflug größer als 70 kg (einschließlich Fallschirm). Diese erhöhte Mindestzuladung ist dann auch im Datenschild und Trimmplan im Führerraum eingetragen. Die mögliche, geringere Mindestzuladung ohne Trimmballast (Batterie) wird auf Seite 6.4 -Beladeplan- in diesem Handbuch angegeben.

Weitere Angaben zur Mindestzuladung sind auf der Seite 2.13 dieses Handbuchs zu finden.

Über der Batterie sitzt eine Schaumstoffstange, die die Batterie nach oben sichert. Diese Schaumstoffstange darf nach dem Auswechseln oder dem Wiedereinbau der Batterie nicht vergessen werden. Es ist darauf zu achten, daß auch unter der Batterie genügend Schaumstoff zur Dämpfung harter Stöße eingebaut ist.

(3) Sauerstoff

Durch den Triebwerkseinbau ist aus Platzgründen bei der ASH 25 M die Unterbringung nur zweier kurzer Sauerstoffflaschen mit je 3 Litern Inhalt im Gepäckraum über dem Holm möglich. Die Halterungen für die beiden Flaschen sind nur auf Wunsch erhältlich und nicht serienmäßig vorgesehen.

Es ist darauf zu achten, daß nach dem Einbau der Sauerstoffflaschen die vorderen Halterungen richtig und fest sitzt und die Bolzen mit den Federsteckern gesichert sind.

Anmerkung: Durch den Einbau einer Sauerstoffanlage verändert sich die Leermassen-Schwerpunktlage !

(4) Notsender

Der Ort, der bei Unfällen die wenigsten Beschädigungen erfährt, ist der Bereich zwischen den beiden Querkraftbolzen im Rumpf.

Deshalb sollte der Notsender (ELT) im Bereich des Gepäckraums mit einer entsprechenden Halterung an der Rumpfwand befestigt werden.

Da bis auf die Seitenflosse alle Bauteile mit CFK belegt sind und die Kohlefaserlaminat die Antennenabstrahlung abschirmen, muß die Antenne des Notsenders im Bereich der Hauben befestigt werden.

Fig. 7.10-1 Kraftstoffsystem

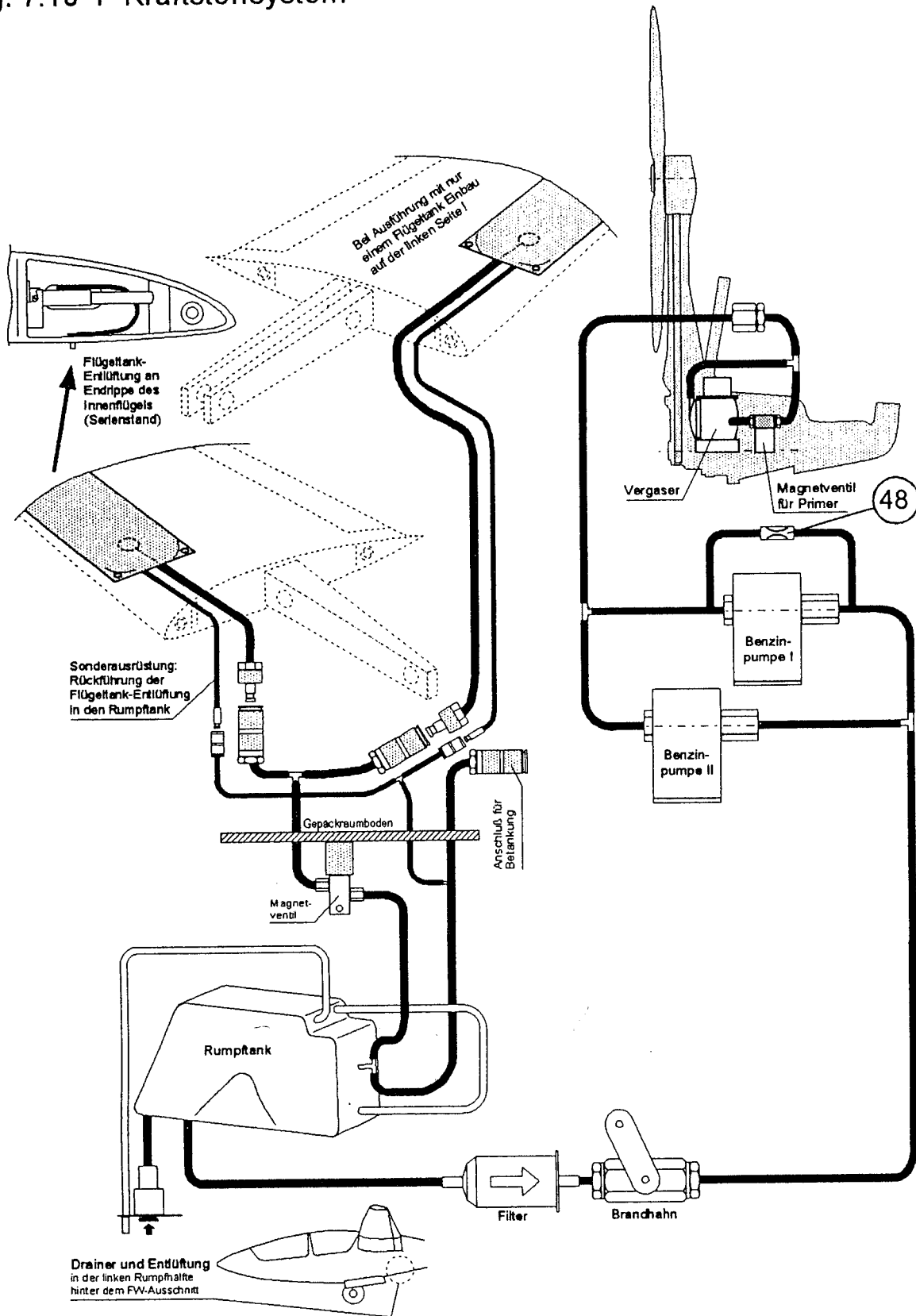


Fig. 7.11-1 Bordnetz

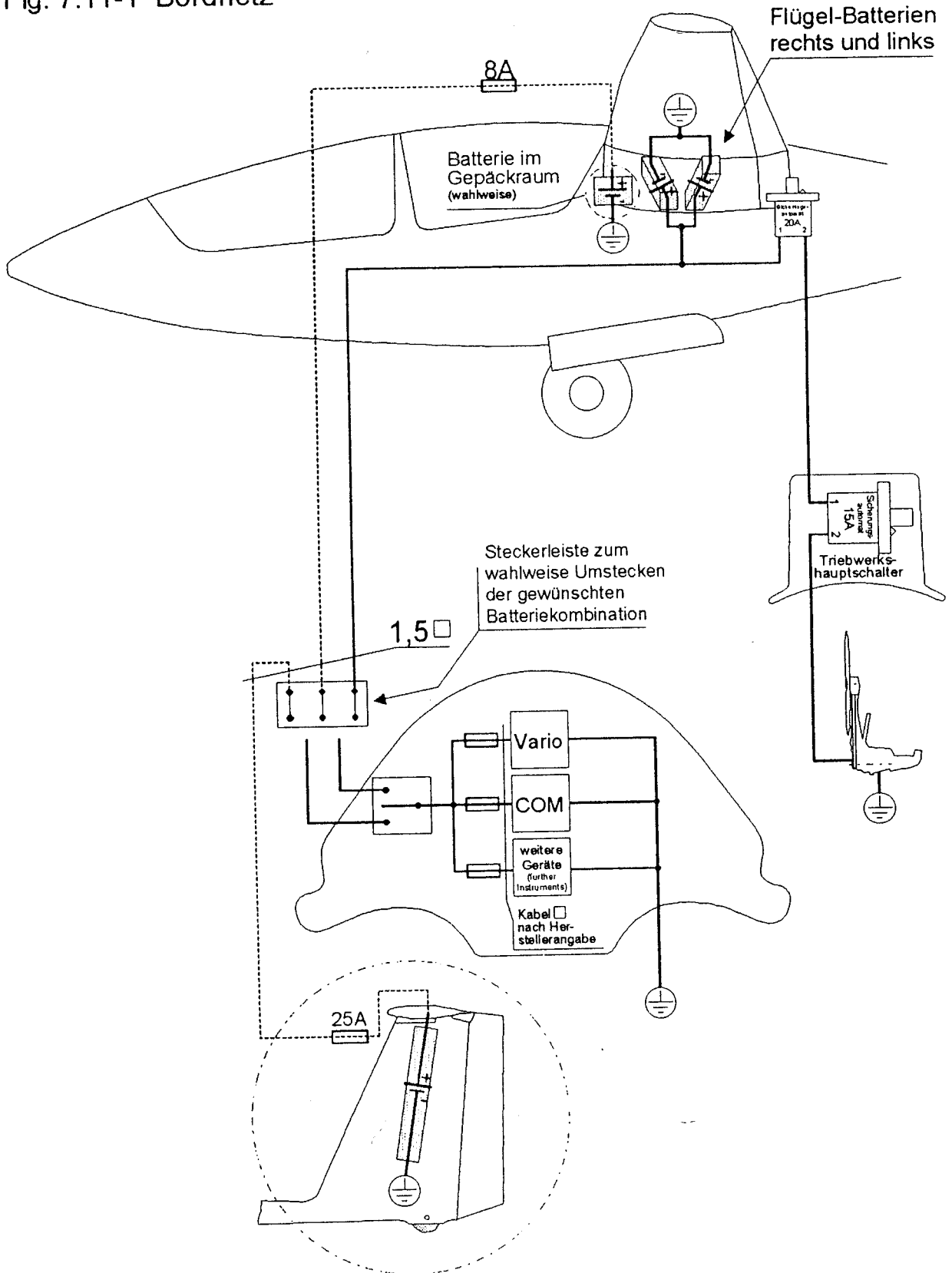


Fig. 7.11-2 Motorschaltplan

ASH 25 M

Schaltplan (mit Doppelbedienung)

04.05.97 M. Heide

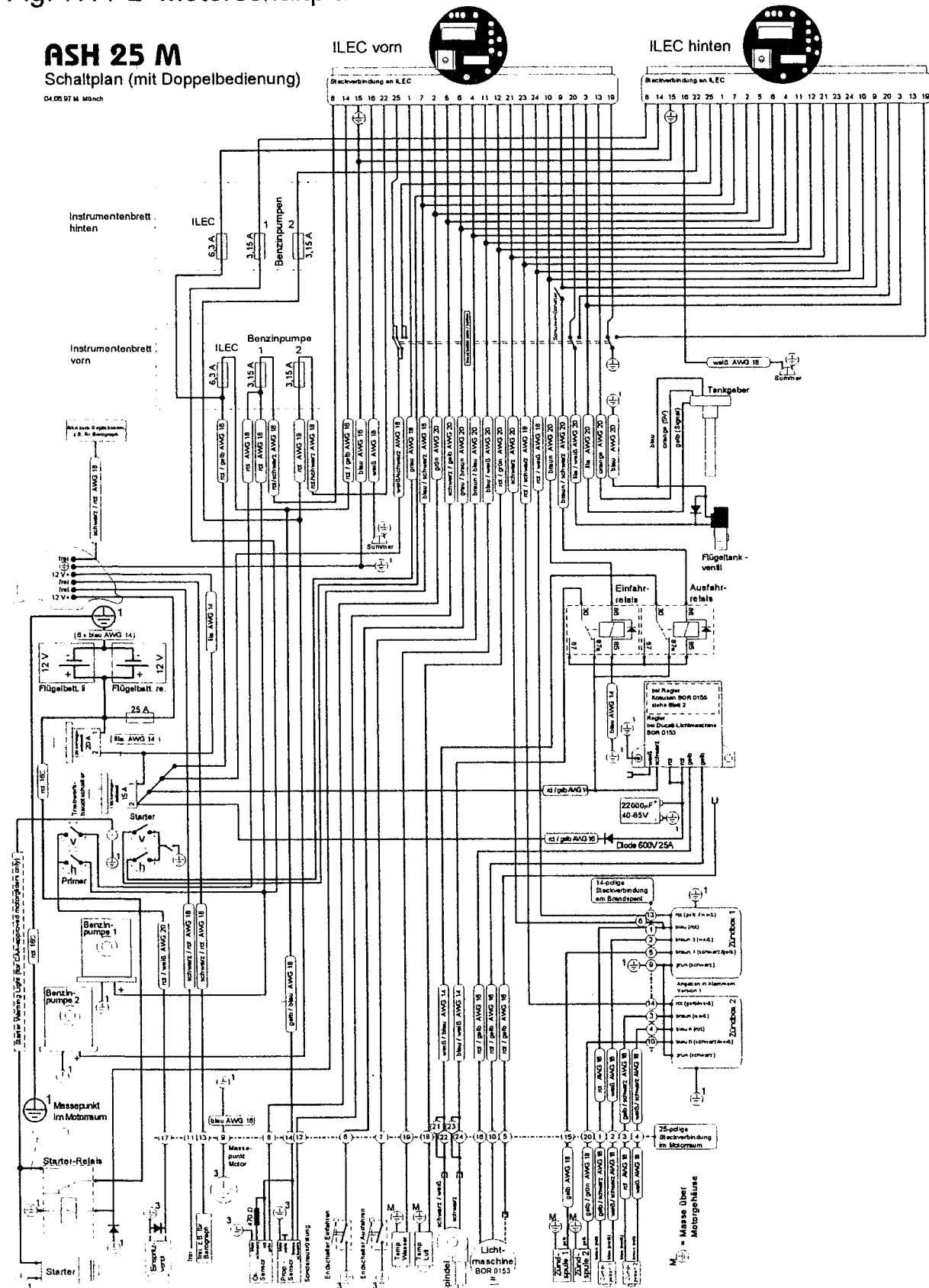
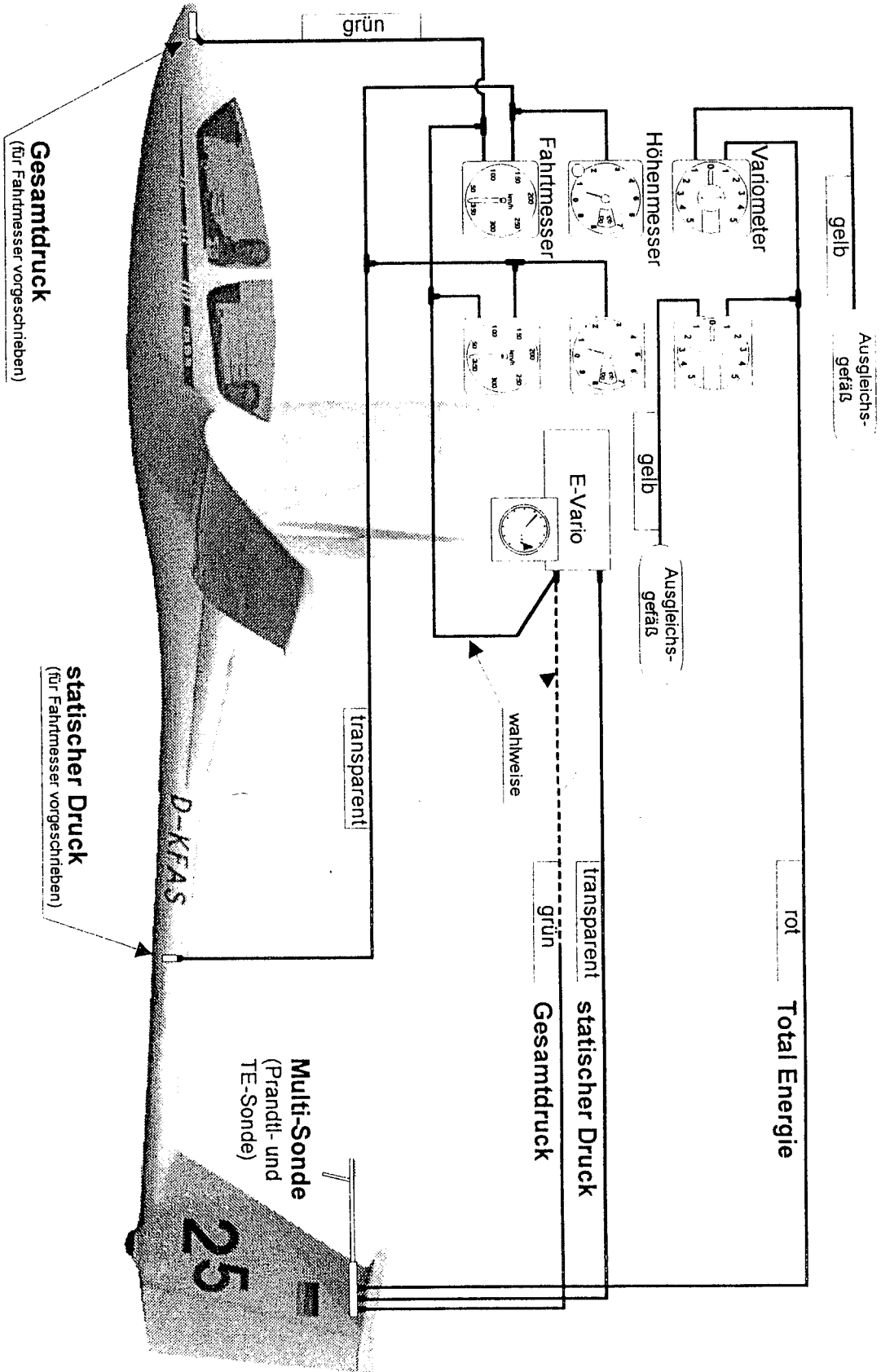


Fig. 7.12-1 Druckleitungen



Abschnitt 8

- 8. Handhabung, Instandhaltung und Wartung
 - 8.1 Einführung
 - 8.2 Prüfintervalle des Motorseglers
 - 8.3 Änderungen oder Reparaturen am Motorsegler
 - 8.4 Handhabung am Boden / Straßentransport
 - 8.5 Reinigung und Pflege

8.1 Einführung

In diesem Abschnitt werden empfohlene Verfahren zur korrekten Handhabung des Flugzeugs am Boden sowie zur Instandhaltung beschrieben. Darüber hinaus werden bestimmte Prüf- und Wartungsbestimmungen aufgezeigt, die eingehalten werden sollten, wenn der Motorsegler die einem neuen Gerät entsprechende Leistung und Zuverlässigkeit erbringen soll.

Es ist ratsam, einen Schmierplan einzuhalten und unter Zugrundelegung der besonderen klimatischen, sowie sonstigen Betriebsbedingungen, vorbeugende Wartungsmaßnahmen durchzuführen.

8.2 Prüfintervalle des Motorseglers

Es ist jährlich eine Nachprüfung durchzuführen.

Weitere Angaben finden sich im Wartungshandbuch der ASH 25 M in den Abschnitten 4 und 7 und den Wartungshandbüchern von Motor und Luftschraube.

8.3 Änderungen oder Reparaturen am Motorsegler

Für Reparaturen und Änderungen siehe Wartungshandbuch der ASH 25 M Abschnitt 10 und 11.

Es ist wichtig, daß die zuständige Luftfahrtbehörde vor einer jeden beabsichtigten nicht anerkannten Änderung an dem Flugzeug benachrichtigt wird. Damit wird sichergestellt, daß die Lufttüchtigkeit des Flugzeuges nicht beeinträchtigt wird.

8.4 Handhabung am Boden / Straßentransport

(1) Abstellen

Die ASH 25 M ist serienmäßig an allen Ruderschlitzen mit Abdeckbändern ausgerüstet. Beim Abstellen des Flugzeuges müssen grundsätzlich alle Ruder immer auf Nullstellung gebracht werden!

Im Freien :

Das Abstellen des Flugzeuges im Freien kann nur unter absehbar einwandfreien Wetterverhältnissen empfohlen werden. Es ist grundsätzlich zu erwägen, ob nicht das Verzurren, Abdecken und das Reinigen des Flugzeuges vor dem nächsten Einsatz mehr Aufwand bedeutet als das Ab- und Aufrüsten.

Zum Verzurren der Flügel sind Scheren (z.B. aus dem Transportwagen) zu benutzen, die sicherstellen, daß die Querruder nicht durch die Zurrseile belastet werden können.

Anmerkung: Das Abstellen ohne Wetter- und Lichtschutz im Freien beeinträchtigt die Lebensdauer der Lackierung. Schon nach wenigen Wochen ohne intensive Lackpflege kann der Polyesterlack verspröden und rissig werden.

Wichtiger Hinweis: Der Frostschutz der Flüssigkeitskühlung des Motors sollte vor der kalten Jahreszeit überprüft werden. Ist kein ausreichender Frostschutz im Kühlmittel, so wird der Motor durch tiefe Temperaturen zerstört!

Im Hangar:

Bei längerem Abstellen im Hangar wird empfohlen, nur die Plexiglashaube mit einem Staubschutz abzudecken, da die Staubschutzhüllen über der Lackoberfläche bei feuchter Witterung unnötig lange die Feuchtigkeit halten. Feuchte kann die Formhaltigkeit und sogar die Festigkeit aller Faserverbundwerkstoffe beeinträchtigen.

Längeres Abstellen mit Wasserballast ist deshalb auch nicht zulässig !

Beim Abstellen Reste der Bordverpflegung (Schokolade, Bonbons etc.) sorgfältig entfernen, da diese erfahrungsgemäß Kleintiere anlocken, die Schäden im und am Flugzeug verursachen können.

Bei längerem Abstellen, auch im Hangar, sowie zum Transport sind die Flügelverlängerungen abzunehmen. Ösen zum Festzurren gibt es nur für den abnehmbaren Randbogen.

(2) Straßentransport

Bei der Firma Alexander Schleicher GmbH & Co. sind Bauteileübersicht-Zeichnungen der ASH 25 M erhältlich, aus denen alle notwendigen Maße zu ersehen sind, die für den Bau eines geschlossenen Transportwagens benötigt werden. Die Anschriften von Herstellern erprobter Transportwagen können ebenfalls von uns bezogen werden.

Wichtig ist in allen Fällen, daß die Flügel in gut angepaßten Scheren liegen, oder aber an den Holmstummeln möglichst nahe an den Wurzelrippen gelagert werden.

Feste Punkte am Rumpf sind Hauptrad (Federung beachten!) und Spornrad; evtl. die Querkraftbolzen (Gegenlager aus Kunststoff z.B. Nylon anfertigen !) und der Bereich unter dem Haubenbogen.

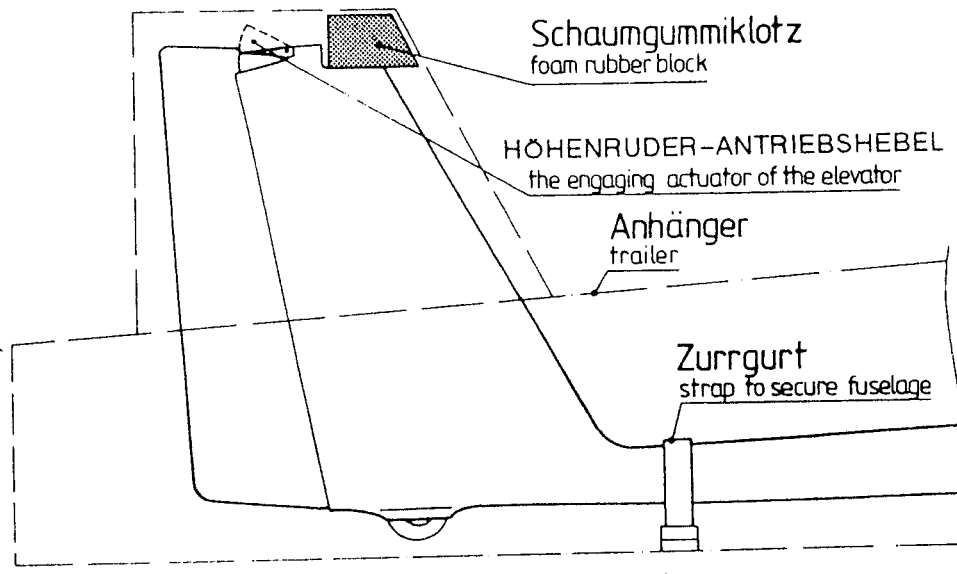
Für ein so hochwertiges Flugzeug kann ein offener Anhänger (selbst mit Planenabdeckung) nicht empfohlen werden, sondern nur noch ein geschlossener Wagen mit Kunststoff-, Blech- oder Planenhaut, der in jedem Fall möglichst helle Oberflächen aufweisen und im Stand gut gelüftet sein muß, um hohe Temperaturen und hohe Luftfeuchte zu vermeiden.

Straßentransport mit Wasserballast und / oder Kraftstoff in den Flügeltanks ist nicht zulässig!

Wichtiger Hinweis: Bei dem zum Flugzeug gehörenden Transportanhänger ist unbedingt darauf zu achten, daß der Höhenruder-Mitnehmer des Flugzeuges in keiner Weise in seiner Bewegungsfreiheit durch Auflagen im Anhänger eingeschränkt wird.

Sollte dies beispielsweise durch einen Schaumgummiklotz der Fall sein und der Mitnehmer dadurch in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt sein, so kann es bei sehr langen Straßentransporten zu einem Ermüdungsbruch am Mitnehmer kommen. (Siehe hierzu die Abbildung im Wartungshandbuch Abschnitt 7). Hier ist unbedingt Abhilfe zu schaffen.

Die untenstehenden Skizze zeigt, wie ein Schaumgummiklotz zuzuschneiden und zu positionieren ist. Sinnvoll ist auch ein am Anhängerboden befestigter Zurring, der sich um die Rumpfröhre am Seitenflossen-Übergang legt. Auf jeden Fall muß gewährleistet sein, daß sich der Höhenruder-Mitnehmer frei bewegen kann. Auch bei voll gezogenem Steuerknüppel muß er ungehindert nach oben ausschlagen können.



8.5 Reinigung und Pflege

Entgegen der falschen Annahme, Kunststoffe wären Feuchte- und UV-Licht-beständig, wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, daß auch moderne Kunststoff-Motorsegler wie die ASH 25 M nicht wartungs- und pflegefrei sind !

(1) Feuchtigkeit - Einwirkung auf Kunststoffstruktur und Lack

Feuchtigkeit schädigt auf Dauer Faserverbundstoffe, da sie in die Epoxidharzmatrix eindringt, diese quellen läßt und auch die dichte Vernetzung der Kunststoffmoleküle teilweise aufsprengt.

Insbesondere die Kombination von hoher Temperatur und hoher Feuchte ist zu vermeiden! (Z.B. ein schlecht belüfteter Anhänger, in dem sich Feuchtigkeit ansammelt und der dann von der Sonne beschienen wird.)

Auch die beste Lackkonservierung der Oberflächen oder die Kunststoff- bzw. Gummifolien der Wassersäcke können die Wasserdampfdiffusion grundsätzlich nicht verhindern, sondern nur verlangsamen. Falls sich eingedrungenes Wasser nicht mit Schwamm oder Leder entfernen läßt, so ist das Flugzeug zu demontieren und das Wasser in einem möglichst trockenen, aber nicht zu heißen Raum bei öfterem Wenden des Bauteils herauszutrocknen.

(2) Sonnenlicht - Einwirkung auf den Lack

Sonnenlicht - insbesondere der UV-Anteil davon - läßt den weißen Polyesterelcoat verspröden, ebenso die Plexiglashaube. Auch die Wachs-schicht auf dem Gelcoat oxydiert und vergilbt schneller, wenn man das Flugzeug unnötigerweise harter Sonnenstrahlung aussetzt. Es befindet sich zur Zeit kein Lack auf dem Markt, der uneingeschränkt für Kunststoffsegelflugzeuge geeignet ist und ohne Pflege die Lebensdauer der Kunststoffstruktur der Zelle erreicht.

(3) Lackpflege

Da der weiße Polyesterelcoat durch eine Wachsschicht relativ dauerhaft geschützt ist, verträgt er auch mehrmaliges Waschen mit kaltem Wasser, dem ein mildes Reinigungsmittel zugegeben worden ist.

Wichtiger Hinweis: Die Verwendung von stark alkalischen Reinigungsmitteln (z.B. "Meister Proper") kann die Lackoberfläche schädigen und bis in den Schaumstoff des Festigkeitsverbandes eindringen und diesen angreifen. In vereinzelt Fällen wurde der Acrylschaum in den Rudern durch ungeeignete Reinigungsmittel zerstört. Starke Verschmutzung deshalb mit einer reinigenden Politur entfernen.

Die Wachsschicht braucht bei normalem Betrieb, nur einmal im Jahr durch Schwabbeln erneuert zu werden.

Unter gemäßigten europäischen Bedingungen genügt es, wenn zusätzlich zweimal ein Lackpflegemittel angewendet wird. In Gegenden mit höherer Sonnenscheindauer und härterer Strahlung wird diese Anwendung in kürzeren Zeitabständen notwendig.

Für die Lackpflege sind nur Mittel zu verwenden, die **kein Silikon** enthalten! (Z.B. 1 Z-Spezialreiniger-D 2, Fa. W. Sauer GmbH & Co., D-51429 BERGISCH GLADBACH, oder Reinigungspolish, Fa. Lesonal).

Klebstoffreste von Klebebändern auf dem Lack werden mit Waschbenzin (Autobenzin ist giftig!) oder Lackverdünnung entfernt. Anschließend sind die gereinigten Stellen nachzuwachsen.

Anmerkung: Die Warn- und Zierbemalung ist aus Nitro- oder Acryllack aufgebaut; deshalb darf keine Verdünnung auf die Bemalung gebracht werden. Auch Waschbenzin sollte nicht längere Zeit einwirken können.

(4) Haube

Die Acrylglashaube (Plexiglas oder Perspex) sollte nur mit einem speziellen Pflegemittel (z.B. Plexiklar) oder mit viel klarem Wasser gereinigt werden. Auf keinen Fall trockene Lappen etc. zum Abstauben und Reinigen verwenden.

(5) Anschnallgurte

Die Anschnallgurte sind laufend auf Anrisse, Stockstellen und Verschleiß bzw. Korrosion der Beschläge und Verschlüsse zu kontrollieren. Die einwandfreie Öffnung der Verschlüsse - auch unter simulierter Last - muß gelegentlich überprüft werden.

(6) Ölfilm und Ölreste

Durch den Triebwerkslauf bildet sich ein Film von (z.T. verbrannten) Ölresten aus dem Auspuff. Dieser ist vor der normalen Lackreinigung mit einem saugfähigen, weichen Lappen abzuwischen. Ebenso sind das Triebwerk und der Motorraum, soweit zugänglich, so zu reinigen.

(7) Hitzeschutz-Anstrich im Motorraum

Der Motorraum ist mit einer besonderen Brandschutzfarbe gestrichen, die mit einer Schutzschicht abgedeckt ist. Die Brandschutzfarbe bildet bei Hitzeeinwirkung eine Schaumschicht, die die Wärmeleitung verhindern soll.

Die Brandschutzfarbe muß erneuert werden, wenn sich nach starker Erhitzung Blasen gebildet haben. Für die Ausbesserung siehe -> **Wartungshandbuch**.

Abschnitt 9

9. Ergänzungen

9.1 Einführung

9.2 Liste der Zusatzausrüstung

9.3 Zusatzausrüstungen

9.1 Einführung

Dieser Abschnitt enthält angemessene Ergänzungen für einen sicheren und wirkungsvollen Betrieb des Motorseglers, wenn dieser mit verschiedenen, zusätzlichen Systemen und Ausrüstungen versehen ist, die in der Standardausführung nicht enthalten sind.

9.2 Liste der Zusatzausrüstung

- Sauerstoffanlage

9.3 Zusatzausrüstung

Sauerstoffanlage:

Bei Höhenflügen und Betrieb der Sauerstoffanlage ist darauf zu achten, daß die jeweilige Anlage nur eine begrenzte Höhentauglichkeit besitzt. Es ist nach den Angaben des Geräteherstellers zu verfahren.