

0 Stand

0.1 Erfassung der Berichtigungen

Alle Berichtigungen des vorliegenden Handbuchs, 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 am rechten Rand gekennzeichnet; die laufende Nummer der Berichtigung und das Datum erscheinen am unteren linken Rand der Seite.

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	LBA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschr.
1	0.3-0.5, 2.1, 2.9, 2.11, 4.5, 6.5, 6.6, 6.10, 7.10	Handbuchrevision TM 413/2	September 2003	25.09.03	
2	0.3, 2.12, 3.2, 4.3	Handbuchrevision TM 413/3	Mai 2004	10.05.04	
3	0.3, 0.5, 4.5, 7.6	Ballastkasten in der Seitenflosse TM 413/4	Juni 2004	29.06.04	
4	0.3, 0.5, 3.2, 7.11	Cockpithauben - Gasfedern TM 413/6	Oktober 2004	13.01.05	
5	0.3, 0.4, 2.7, 3.5, 4.1, 4.17	Handbuchrevision TM 413/8	Januar 2005	22.02.05	
Lfd. Nr.	Betroffene Seiten/ Abschnitt	Bezug	Ausgabe Datum	EASA Anerkennung Datum	Eingeordnet Datum Unterschr.
6	0.1, 0.4, 0.5, 4.9, 4.13, 7.5	Zwangsverriegelung Fahrwerk TM1000/13	Februar 2008	28.04.08	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/
4	LBA-merk.	4.6	März 2002	
	"	4.7	"	
	"	4.8	"	
	"	4.9	"	Febr. 2008
	"	4.10	"	
	"	4.11	"	
	"	4.12	"	
	"	4.13	"	Febr. 2008
	"	4.14	"	
	"	4.15	"	
	"	4.16	"	
	"	4.17	"	Januar 2005
	"	4.18	"	
	"	4.19	"	
	"	4.20	"	
	"	4.21	"	
	"	4.22	"	
	"	4.23	"	
	"	4.24	"	
5	"	5.1	März 2002	
	"	5.2	"	
	"	5.3	"	
	"	5.4	"	
	LBA-merk.	5.5	"	
		5.6	"	
		5.7	"	
6		6.1	März 2002	
		6.2	"	
		6.3	"	
		6.4	"	
		6.5	"	Sept. 2003
		6.6	"	Sept. 2003
		6.7	"	
		6.8	"	
		6.9	"	
		6.10	"	Sept. 2003
		6.11	"	

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt	ersetzt
7	7.1	März 2002		
	7.2	"		
	7.3	"		
	7.4	"		
	7.5	"	Febr. 2008	
	7.6	"	Juni 2004	
	7.7	"		
	7.8	"		
	7.9	"		
	7.10	"	Sept. 2003	
	7.11	"	Oktober 2004	
	7.12	"		
	7.13	"		
8	8.1	März 2002		
	8.2	"		
	8.3	"		
	8.4	"		
	8.5	"		
	8.6	"		
9	9.1	März 2002		

4. Hauptfahrwerk und Bugrad (sofern vorhanden)
 - a) Sichtkontrolle des Fahrwerkes, der Fahrwerksklappen bzw. Verkleidung und der Reifen; Schmutz in den Gabeln der Fahrwerksschwingen kann dazu führen, dass das Fahrwerk in ausgefahrenem Zustand nicht in die Verknüpfung geht.
Wenn TM1000/13 durchgeführt wurde und serienmäßig ab W.Nr. 10-133: Alle Teile der Zwangsverriegelung (Riegel und Raste an der Knickstrebe) auf Verschmutzung prüfen. Sichtprüfung des Bowdenzuges der Zwangsverriegelung.
 - b) Reifendruck prüfen (2,5 bar Bugrad, 2,5 bar Hauptrad);
 - c) Zustand der Radbremse und des Bremseschlauches;
5. Flügel links
 - a) Verriegelung des Außenflügels prüfen;
 - b) Querruder auf Spiel prüfen;
 - c) Bremsklappe und Klappenkasten und Gestänge auf Zustand und Spiel prüfen. Die Bremsklappe muss sich einfahren lassen, wenn sie dabei fest nach hinten gedrückt wird. Falls sich Wasser im Bremsklappenkasten befindet, so ist dies zu entfernen;
 - d) Kontrolle des Absteckbolzens an der hinteren Flügelaufhängung.
6. Spornrad
 - a) Zustand und Spiel kontrollieren; ist der Radkasten verschmutzt? Bei übermäßiger Verschmutzung ist der Radkasten zu säubern;
 - b) Reifendruck prüfen (4 bar);
7. Rumpffende
 - a) Kontrolle der unteren Seitenruderaufhängung und des Anschlusses der Steuerseile auf Zustand, Spiel und richtige Sicherung;
 - b) Spant und Seitenflossenabschlußsteg auf Anrisse oder Delaminationen kontrollieren;
8. Seitenflosse - Höhenleitwerk
 - a) Kontrolle der oberen Seitenruderlagerung auf Zustand und Spiel;
 - b) Kontrolle des Höhenruders auf Spiel und richtigen Ruderanschluss (Blick von hinten in die Aussparung rechts vom Seitenruder);
 - c) Kontrolle der Sicherung der Höhenflosse;
 - d) Kontrolle des Höhenleitwerks auf Spiel;
 - e) TEK- oder Multidüse richtig eingesteckt und abgeklebt?
 - f) Kontrolle des Trimmballastkastens, richtige Ballastmenge, Verriegelung des Deckels vollständig eingerastet?
9. Flügel rechts analog zu Punkt 5.
10. Rumpfnase
 - a) Bohrungen für die statischen Druckabnahmen am Rumpfbug und die Gesamtdruckabnahme in der Rumpfspitze auf Sauberkeit kontrollieren.
 - b) Sofern das Flugzeug bei Regen abgestellt wurde, müssen die Wasserabscheider der statischen Druckabnahmen durch Saugen an den statischen Druckbohrungen geleert werden.
 - c) Bugkupplung auf Sauberkeit und Korrosion kontrollieren.

4.5.3 Landeanflug und Landung:

4.5.3.1 Normale Landung

Es wird empfohlen, den Wasserballast vor der Landung abzulassen.
Bei Außenlandungen muss der Wasserballast auf jeden Fall abgelassen werden.

An der Position das Fahrwerk ausfahren. Landeanflug bei ruhigem Wetter (Wasserballast abgelassen) mit ca. 100 km/h durchführen, bei starkem Wind und / oder mit Wasserballast entsprechend schneller anfliegen. Die große Wirksamkeit der doppelstöckigen Schempp-Hirth-Klappen ermöglicht kurze Landungen. Deshalb ist der Slip als Landehilfe nicht erforderlich.

Hinweis: Beim Slip saugt sich das Seitenruder fest, so dass er zunächst in größerer Höhe geübt werden sollte.
Der Slip kann mit der empfohlenen Landeanfluggeschwindigkeit s.o. eingeleitet werden.
Beim Ausleiten zuerst das Querruder auf Neutral stellen, dadurch nimmt die Kraft mit der das Seitenruder festgesaugt wird ab.
Im Slip zeigt der Fahrtmesser zu geringe Geschwindigkeit an, so dass nur nach Horizontbild geflogen werden kann.
Ein Einfluss durch teilweise gefüllten Wasserballast auf die Slip-Eigenschaften ist nicht spürbar.

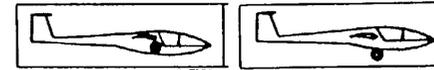
Auch bei starkem Seitenwind ist die Landung problemlos.

Bei voll ausgefahrenen Bremsklappen nicht zu langsam an den Boden heran fliegen, um ein Durchsacken im Abfangbogen zu vermeiden. Im Abfangbogen die Bremsklappen in der zuvor eingestellten Position festhalten. Nicht weiter ausfahren!

Auch auf weichen Äckern sollte mit ausgefahrenem Fahrwerk gelandet werden, da keine Überschlagneigung besteht. Beim Aufsetzen voll ziehen, um ein Aufsetzen der Rumpfnase zu vermeiden.

Nach Landungen auf weichen Äckern sind das Fahrwerk und die Schleppkuppungen zu säubern.
Schmutz in den Gabeln der Fahrwerksschwingen kann dazu führen, dass das Fahrwerk in ausgefahrenem Zustand nicht in die Verknüpfung geht.
Wenn TM1000/13 durchgeführt wurde und serienmäßig ab W.Nr. 10-133: Schmutz in der Zwangsverriegelung (Riegel und Raste an der Knickstrebe) kann die Funktion beeinträchtigen. Am besten das Fahrwerk mit einem Wasserschlauch ausspritzen (nicht mit einem Hochdruckreiniger).

10) Betätigungshebel für das Einziehfahrwerk – schwarz



hinten = ein, vorn = aus,

Beim Ausfahren wird das Fahrwerk über Verknüpfung sowie zusätzlich über eine Verriegelungsplatte gesichert. Der Bedienhebel ist ganz zur Bordwand zu klappen.

Im eingefahrenen Zustand wird das Fahrwerk über Verknüpfung gesichert.
Wenn TM1000/13 durchgeführt wurde und serienmäßig ab W.Nr. 10-133: Eine zusätzliche Sicherung im ausgefahrenen Zustand erfolgt über eine Zwangsverriegelung (Riegel und Raste an der Knickstrebe). Eine zusätzliche Sicherung im eingefahrenen Zustand erfolgt über eine Klaue vorn oben im Fahrwerkskasten. Darstellung im WHB Diagramm 17.

11) Bremsklappenhebel – blau
bei ausgefahrenen Bremsklappen wird gleichzeitig die Radbremse betätigt.



Parkbremse kombiniert mit Bremsklappensicherung (Piggott-Haken):
Wenn bei angezogener Radbremse der Bremsklappenhebel an die Bordwand gedrückt wird, rastet er in eine von 4 Rasten ein, so dass die Radbremse auch bei losgelassenem Bremsklappenhebel angezogen bleibt.
Wenn die Bremsklappen versehentlich nicht verriegelt wurden, rutscht ein Nocken am Bremsklappengestänge gegen eine von mehreren Rasten und verhindert so das weitere ungewollte Ausfahren der Bremsklappen. Zum Aus- und Einfahren der Bremsklappen muss der Betätigungshebel so weit ins Cockpit geschwenkt werden, dass der Nocken an der Raste vorbeiläuft.

12) Austrittsöffnung der ständigen Antibeschlagslüftung

13) Austrittsöffnung der Zentrallüftung

14) Lüftungsgriff vorn = zu
für Zentrallüftung gezogen = offen 

15) Verstellbare Frischluftdüsen