

## 0 Allgemeines

### 0.1 Erfassung der Berichtigungen

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten	Bezug	Ausgabe Datum
1	0.4 - 0.6, 2.1, 2.5, 4.14-4.16, Diagramme 7, 11, 12	Handbuchrevision TM 413/2	September 2003
2	0.6, Diagramme 1 und 11	Handbuchrevision TM 413/3	Mai 2004
3	0.4, 0.6, 1.9, Diagramm 7	Fahrwerk / Verknüpfung im ausgefahrenen Zustand TM413/7	November 2004

**0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten**

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
0	0.0	März 2002			
	0.1	siehe Änderungsstand			
	0.2	"			
	0.3	"			
	0.4	"			
	0.5	"			
	0.6	"			
	0.7	März 2002			
	0.8	"			
	0.9	"			
	0.10	"			
	0.11	"			
	0.12	"			
1	1.1	März 2002			
	1.2	"			
	1.3	"			
	1.4	"			
	1.5	"			
	1.6	"			
	1.7	"			
	1.8	"			
	1.9	"	Nov. 2004		
	1.10.	"			
	1.11	"			
	1.12	"			
	1.13	"			
	1.14	"			
	1.15	"			
	1.16	"			
	1.17	"			
2	2.1	März 2002	Sept. 2003		
	2.2	"			
	2.3	"			
	2.4	"			
	2.5	"	Sept. 2003		
	2.6	"			
	2.7	"			

**0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)**

Diagramm	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
1	Nov. 2001	Mai 2004		
2	Nov. 2001			
3	Nov. 2001			
4	Nov. 2001			
5	Nov. 2001			
6	Nov. 2001			
7	Nov. 2001	Sept. 2003	Nov. 2004	
8	Nov. 2001			
9	Nov. 2001			
10	Nov. 2001			
11	Nov. 2001	Sept. 2003	Mai 2004	
12	Nov. 2001	Sept. 2003		
5EP34	25.01.90			
5EP50	17.12.98			
5V18	14.10.94			
10FW2	5.10.99			

## 1.6 Fahrwerk

### 1.6.1 Hauptfahrwerk (Version ohne Bugrad)

#### 1.6.1.1 Steuerungssystem

siehe Diagramm 12 und 7 (im Fahrwerkskasten)

Im eingefahrenen Zustand verriegelt das Fahrwerk über Verknüpfung. Im ausgefahrenen Zustand geschieht die Verriegelung über einen Nocken an der Betätigungsstoßstange 10FW38 im hinteren Cockpit und falls TM 413/7 durchgeführt wurde zusätzlich durch Verknüpfung, welche von einem Gummipuffer am Fahrwerk erzeugt wird.

Eine Gasfeder unterstützt den Einfahrvorgang und hält das eingefahrene Fahrwerk im verknüpften Zustand.

#### 1.6.1.2 Einstellung

- a) Im ausgefahrenen Zustand (Fahrwerksstreben verknüpft) darf zwischen dem Verriegelungsnocken der Betätigungsstoßstange 10FW38 und dem Verriegelungsblech 10FW35 (siehe Detail X in Diagramm 12) nur max. 0,5mm Luft sein, wenn der Fahrwerksbetätigungshebel mit Kraft (ca. 200N) nach vorne gedrückt wird, Messung bei entlastetem Fahrwerk.

Einstellung durch Verstellen des Gelenkstangenkopfes in der Fahrwerksantriebsstoßstange 10FW20 an der Verbindung zum Antriebshebel 10FW15/1.

#### **Zusätzlich wenn TM413/7 durchgeführt wurde:**

- a) Rundpuffer so einstellen, dass er gerade am GFK-Klotz anliegt (FW ausgef.).  
b) Fahrwerk ein Stück einfahren und den Rundpuffer 4-4,5mm weit herausdrehen, Mutter kontern.  
c) Sitzend im vorderen Cockpit das Fahrwerk ausfahren, beim Verriegeln muss eine Verknüpfung spürbar sein.  
d) Fahrwerk einfahren, dabei sollte die Verknüpfung deutlich spürbar sein, aber das Fahrwerk muss sich gerade noch einfahren lassen. Falls nötig Verknüpfung durch Herausdrehen des Rundpuffers erhöhen oder durch Hineindreuen erniedrigen.
- b) Verknüpfung im eingefahrenen Zustand: Einstellung der Verknüpfung oben im Fahrwerkskasten durch Verstellen der Gelenkstangenköpfe in den beiden Stoßstangen 10FW14/3 an der Verbindung zur Welle 10FW13/1.

Der Verknüpfungsweg kann nur durch Veränderung der Dicke der GFK-Anschlagklötze oben im Fahrwerkskasten eingestellt werden.

**Warnung:** Falls die Verknüpfung verstellt wurde, so ist unbedingt auch die Verriegelung im ausgefahrenen Zustand neu einzustellen siehe a).

#### 1.6.1.3 Spiel

Spiel zwischen dem Antriebshebel 10FW15/1 und der Welle 10FW13/1 ist nicht zulässig.

Das Spiel soll durch Anziehen der beiden Befestigungsschrauben M6x35 am Antriebshebel und der 2 Schrauben M6x35 im Fahrwerkskasten an der Welle (Gabenschlüssel SW 10) beseitigt werden. Falls diese Maßnahme nicht erfolgreich ist, so sind die Bohrungen auf Durchmesser 8 H 7 aufzureiben und Schrauben M8 x 40 LN 9037 einzubauen. Die Schrauben, die innerhalb des Fahrwerkskastens montiert werden, sind auf 36mm Länge zu kürzen.