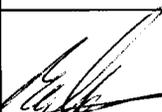


0 Inhalt des Handbuchs

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 linken Rand gekennzeichnet; die laufende Nummer der Berichtigung und das Datum erscheinen am unteren linken Rand der Seite.

Lfd. Nr. der Berichtigung	Abschnitt	Seiten	Datum der Berichtigung	Anerkennungsvermerk	Datum der Anerkennung durch d. LBA	Datum der Einarbeitung	Zeichen/ Unterschrift
1 (TM 8011)	0  2  4  6 8	0-1, 0-3 bis 0-5 2-6, 2-7, 2-10, 2-13 4-3, 4-8 bis 4-10, 4-16, 4-18, 4-22 6-2, 6-3, 8-4	Dez. 2001		25. 01. 02 		

Ausgabe: Dez. 2001

Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 0-1

0.2 Verzeichnis der Seiten

Abschnitt	Seite	Datum	Abschnitt	Seite	Datum
0	Titelblatt	Juli 1999	2	2-8	Juli 1999
	0-1	Dez. 2001		2-9	Juli 1999
	0-2	Juli 1999		2-10	Dez. 2001
	0-3	Dez. 2001		2-11	Juli 1999
	0-4	Dez. 2001		2-12	Juli 1999
	0-5	Dez. 2001		2-13	Dez. 2001
	0-6	Juli 1999		3	3-1
1	1-1	Juli 1999	3-2		Juli 1999
	1-2	Juli 1999	3-3		Juli 1999
	1-3	Juli 1999	3-4		Juli 1999
	1-4	Juli 1999	3-5		Juli 1999
	1-5	Juli 1999	3-6		Juli 1999
2	2-1	Juli 1999	3-7		Juli 1999
	2-2	Juli 1999	3-8		Juli 1999
	2-3	Juli 1999	3-9		Juli 1999
	2-4	Juli 1999	3-10		Juli 1999
	2-5	Juli 1999	3-11		Juli 1999
	2-6	Dez. 2001			
	2-7	Dez. 2001			

Ausgabe: Dez. 2001

Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 0-3

0.2 Verzeichnis der Seiten Fortsetzung

Abschnitt	Seite	Datum	Abschnitt	Seite	Datum	
4	4-1	Juli 1999	4	4-22	<i>Dez. 2001</i>	
	4-2	Juli 1999		4-23	Juli 1999	
	4-3	<i>Dez. 2001</i>		4-24	Juli 1999	
	4-4	Juli 1999		4-25	Juli 1999	
	4-5	Juli 1999		4-26	Juli 1999	
	4-6	Juli 1999		4-27	Juli 1999	
	4-7	Juli 1999		4-28	Juli 1999	
	4-8	<i>Dez. 2001</i>		4-29	Juli 1999	
	4-9	<i>Dez. 2001</i>		4-30	Juli 1999	
	4-10	<i>Dez. 2001</i>		4-31	Juli 1999	
	4-11	Juli 1999		5	5-1	Juli 1999
	4-12	Juli 1999			5-2	Juli 1999
	4-13	Juli 1999			5-3	Juli 1999
	4-14	Juli 1999			5-4	Juli 1999
	4-15	Juli 1999			5-5	Juli 1999
	4-16	<i>Dez. 2001</i>			5-6	Juli 1999
	4-17	Juli 1999				
	4-18	<i>Dez. 2001</i>				
	4-19	Juli 1999				
	4-20	Juli 1999				
4-21	Juli 1999					

Ausgabe: Dez. 2001

Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 0-4

2 Verzeichnis der Seiten Fortsetzung

Abschnitt	Seite	Datum	Abschnitt	Seite	Datum
6	6-1	Juli 1999	8	8-7	Juli 1999
	6-2	<i>Dez. 2001</i>		8-8	Juli 1999
	6-3	<i>Dez. 2001</i>		8-9	Juli 1999
		8-10		Juli 1999	
7	7-1	Juli 1999	9	9-1	Juli 1999
	7-2	Juli 1999		9-2	Juli 1999
	7-3	Juli 1999			
	7-4	Juli 1999			
	7-5	Juli 1999			
	7-6	Juli 1999			
	7-7	Juli 1999			
	7-8	Juli 1999			
	7-9	Juli 1999			
	7-10	Juli 1999			
8	8-1	Juli 1999			
	8-2	Juli 1999			
	8-3	Juli 1999			
	8-4	<i>Dez. 2001</i>			
	8-5	Juli 1999			
	8-6	Juli 1999			

Ausgabe: Dez. 2001

Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 0-5

2.4 Massen (Gewichte)

Höchstzulässige Flugmasse ..... 525 kg

Höchstzulässige Flugmasse ohne Wasserballast ..... 412 kg

empfohlene Landemasse ..... 500 kg

**Warnung: Es wird empfohlen, vor jeder Landung den Wasserballast abzulassen. Von Landungen mit höchstzulässiger Flugmasse wird abgeraten – bei Flug mit höchstzulässiger Flugmasse sollte vor der Landung mindestens 25 Liter (entspricht 15 Sekunden Ablaßzeit) abgelassen werden.**

Höchstzulässige Masse der Nichttragenden Teile ..... 239 bis 249 kg

Muß im Einzelfall in Abhängigkeit von Leermasse und Leermasse-Schwerpunktlage entsprechend der Tabelle im Wartungshandbuch Kapitel 2 festgelegt werden. Der Begriff "Nichttragende Teile" schließt folgendes ein:

- Rumpf (mit fest eingebauter Ausrüstung, Haube und Hauptbolzen)
- Cockpitzuladung (Pilot + Fallschirm + Ausrüstung <z.B. Heckbatterie im Kofferraum>)
- Höhenleitwerk.

Nicht zur Masse der Nichttragenden Teile zählt Seitenflossen-Wasserballast und Heckbatterie in der Seitenflosse, müssen aber zum Einhalten der höchstzulässigen Masse berücksichtigt werden.

Fortsetzung Blatt 2-7

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision - 1 (TM 8011)

Blatt 2-6

2.4 Massen (Gewichte) Fortsetzung

Wasserballast in den Flügeln (je nach Zuladung) ..... max. 190 kg

**Warnung: Wasserballast im Flügel muß immer mit Wasserballast im Hecktank nach Blatt 4-22 ausgeglichen werden**

Wasserballast im Hecktank (abhängig von der Flügelbetankung)

mit Seitenflossen-Integraltank maximal ..... 12.0 kg  
 ohne Seitenflossen-Batteriekasten maximal ..... 5.5 kg  
 mit Seitenflossen-Batteriekasten maximal ..... 3.8 kg bis 4.1 kg

Beladung des Stauraums maximal ..... 5.0 kg

Höchstzulässige Masse aller Instrumentenbrett-Einbauten maximal ..... 6.7 kg

**Warnung: Die Heckbatterie kann zur Verringerung der Mindestzuladung ausgebaut werden (Siehe Blatt 6-2/3 für mögliche Kombinationen!)**

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 2-7

**2.9 Flugbesatzung**

**Höchstzuladung** (Pilot ,Fallschirm, Proviant, Karten, Staurauminhalt, Heckbatterie im Kofferraum)..... **110 kg**

Siehe Eintrag auf Blatt 6-2/3

Sauerstoff-Anlage siehe Blatt 7-10

**Mindestzuladung** (Pilot und Fallschirm)

Siehe Eintrag auf Blatt 6-2/3

Im Vereinsbetrieb und ohne eingebauten Hecktank normalerweise:

ohne Trimmgewicht in der Rumpfnase ..... **70 kg**

mit 3 Trimmgewichte in der Rumpfnase ..... **55 kg**

(1 Trimmgewicht entspricht 5 kg Zuladung)

Wird das Segelflugzeug nicht im Vereinsbetrieb eingesetzt, dann kann es für eine höhere Mindestzuladung ausgetrimmt werden.

Siehe auch Wartungshandbuch Kapitel 11.

**Warnung:** *Der Cockpit-Eintrag Mindestzuladung in großen Ziffern schließt aus Sicherheitsgründen vollen Hecktank und Heckbatterie ein.*

*Leichtere Piloten müssen folgendes kontrollieren:*

**c) Hecktank leer:** *bei Wasser-Abbläpfebel-Stellung "Offen" muß das Hecktank-Ventil Durchgang haben*

*(bei geöffnetem Hebel läßt sich mit dem Hecktank-Adapter Luft durch das Ventil blasen)*

**d) Heckbatterie ausgebaut** *(Kontrolle bei abgebautem Höhenleitwerk und Wiedermontage!)*

*Mögliche Kombinationen siehe Einträge Blatt 6-2/3.*

**2.12 Weitere Begrenzungen**

**2.12.1 Hinweisschilder für Betriebsgrenzen**

Rolladen Schneider Flugzeugbau GmbH  
 Muster: LS 8-18 Werknummer: \_\_\_\_\_  
**Datenschild**  
 Zugelassen für:  
 Kraftwagen / Windenschlepp 140 km/h  
 Flugzeugschlepp ..... 190 km/h  
 Gleitflug bei böigem Wetter .. 190 km/h  
 Gleitflug bei ruhigem Wetter 280 km/h  
 Höchstzulässige Startmasse ... 525 kg  
 Für Kunstflug **nicht** zugelassen  
**Trimmplan**  
 Höchstzuladung im Sitz .....max. \_\_\_\_\_ kg  
**Mindestzuladung im Sitz** min. \_\_\_\_\_ kg  
 Mindestzuladung im Sitz,  
 wenn Hecktank leer  
 und ohne Heckbatterie min.: \_\_\_\_\_ kg  
 Mindestzuladungen bei allen Kombinationen  
 Hecktank/Heckbatterie siehe Flughandbuch  
 Blatt 6-2/3.  
 Leichtere Piloten müssen die fehlende Masse  
 durch Trimmgewichte nach Flughandbuch  
 ausgleichen.

**MINDESTZULADUNG:** \_\_\_\_\_ kg  
 Mindestzuladung, wenn Hecktank leer: \_\_\_\_\_ Kg

unter der Instrumentenabdeckung

Gepäckraum maximal **5 kg**  
 (Nur für weiche Teile)

am Gepäckraum

**Höhenabhängige zulässige Höchstgeschwindigkeit**  
 Bis 2000 MSL - 280 km/h  
 Bis 3000 MSL - 266 km/h  
 Bis 4000 MSL - 253 km/h  
 Bis 6000 MSL - 227 km/h  
 Bis 8000 MSL - 202 km/h  
 Bis 10000 MSL - 179 km/h  
 Bis 12000 MSL - 156 km/h

neben dem Fahrtmesser (wenn nicht innen markiert)

4.2 Aufrüsten

1. Vor Montage Entwässerungsstopfen (gegebenenfalls mit Vaseline geschmiert) an Wurzelrippen einsetzen und Ventilöffner entfernen.
2. Vor Ausfahren des Fahrwerks auf ausreichend Bodenfreiheit achten.
3. Alle Montage-Bolzen und -Buchsen und alle 4 Gabeln und Rollen der automatischen Ruderanschlüsse säubern und fetten.
4. Steuerknüppel in Mittelstellung und Wasserballasthebel in Stellung "Geschlossen" bringen (Cockpithebel nach hinten!).

**Warnung: Stehen die Querruder bei der Montage nach oben, dann stößt der Querruder-Zwangsanschluß-Hebel an den Abweiser der Tüten und Montage des Flügels ist nicht möglich. Keine Gewalt anwenden !**

**Warnung: Stehen die Wasserballasthebel im Cockpit nicht in Stellung "Geschlossen", dann läßt sich der Flügel nicht zusammenschieben.**

5. Montage Flügel in 15 m Version, immer ohne Winglets; Montage der Winglets siehe Blatt 4-5
6. Rechten Flügel einschieben, Querruder möglichst in Neutralstellung, auf die V-Form achten.
7. Linken Flügel einschieben, Querruder möglichst in Neutralstellung, auf die V-Form achten.
8. Hauptbolzen nacheinander vollständig einschieben, wenn die Holmaugen fluchten.
9. Hauptbolzen sichern: Bolzengriffe hinter federbelastete Sicherungsstifte schwenken.
10. Einbau und Anschluß der Batterie dort, wie bei der letzten Berechnung der *Zuladungsbereiche und der Einbaupositionen festgelegt* (siehe auch Datenschild im Cockpit oder Eintrag auf Seite 6-2/3).  
Eine Batterie ohne eigene Sicherung ist nicht zulässig!

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 4-3

4.3 Tägliche Kontrolle Fortsetzung

## 5 Leitwerksbereich

- (a) Zustandskontrolle auf Lack- oder Strukturschäden, Druckstellen, Risse
- (b) Druckentnahmestelle für Kompensationsdüse an der Seitenflosse oben auf Durchgang prüfen.
- (c) Druckentnahmestelle für Gesamtdruck unterhalb der Düse auf Durchgang prüfen
- (d) Geladene Batterie im Seitenflossenkasten angeschlossen (wenn diese Batterieposition zum Austrimmen der Pilotengewichte ausgewählt wurde, siehe auch Einträge auf Blatt 6-2/3).
- (e) Hecktank-Hahn auf einwandfreies Öffnen kontrollieren:  
Läßt sich bei offenem Hahn und in den Ablaß gestecktem Hecktankadapter des Fülltrichters keine Luft in den Tank einblasen, dann funktioniert das Ventil nicht (z.B. Hahn eingefroren oder Seil beschädigt).

**Warnung: Es darf nur gestartet werden, wenn mit Sicherheit ausgeschlossen ist, daß unbeabsichtigt Wasser im Hecktank verbleibt oder unbeabsichtigt eine Batterie im Heck installiert ist!**

- (f) Vorgeschriebene Wassermenge des Hecktanks im richtigen Verhältnis zur Flügel-Wassermenge und Zuladung
- (g) Höhenflosse: im mittleren Bereich dürfen keine Druckstellen vorhanden sein
- (h) Höhenleitwerk korrekt montiert und Aufhängung spielfrei
- (i) Höhen- und Seitenruder auf Freigängigkeit und Spielfreiheit
- (j) Zustand der Abdichtbänder: Bänder dürfen nicht nach oben wegstehen  
(Gefahr verringerter Ruderwirksamkeit)

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 4-8

4.3 Tägliche Kontrolle Fortsetzung

## 6 Cockpit

- (a) Haube gereinigt, wenn notwendig
- (b) Haubenverriegelung und Notabwurf auf Funktion prüfen:
  - (1) "Pilot" im Sitz, beide Verriegelungen offen.
  - (2) Helfer am vorderen Haubenrand, um zu verhindern, daß die Gasfeder die Haube nach oben wegdrückt, da sonst die Feder des hinteren Notabwurf-Scharnierbolzens unzulässig verformt wird.
  - (3) Nach Auslösen des Notabwurfs drückt der Pilot die Haube am hinteren Ende aus dem Notabwurf-Hilfsscharnier und hebt sodann die Haube an den Griffen hoch, der Helfer hält das vordere Ende auf dem Öffner.
  - (4) Bei offener Haube drückt der Helfer den Mitnehmerbolzen nach oben und verbindet Haube und Öffner wieder durch Drehen des Mitnehmers.
- (c) Hauptbolzen auf Sicherung prüfen.
- (d) Überprüfen der automatischen Anschlüsse von Querruder und Bremsklappen auf korrekte Montage durch Überprüfung auf gleichzeitige Nullstellung bzw. einwandfreie Verriegelung.
- (e) Geladene Batterie im Kofferraum montieren und anschließen (wenn diese Batterieposition *zum Austrimmen* ausgewählt wurde, siehe auch Einträge auf Blatt 6-2/3).
- (f) Thermometer auf der Sitzschale unterhalb des Instrumentenbretts auf Funktion prüfen: Anzeige der Umgebungstemperatur.
- (g) Fremdkörper-Kontrolle

**Warnung:** *Unter bestimmtem Sonneneinfallwinkel von hinten in die geöffnete Haube treten Brennspiegel-Effekte auf, die Cockpit-Innenteile verbrennen oder Instrumente zerstören können. Dies ist beim Abstellen des Flugzeugs zu beachten.*

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 4-9

4.4 Vorflugkontrolle

- (1) Tägliche Kontrolle durchgeführt
- (2) Ruderprobe mit Helfer durchgeführt
- (3) Hecktank-Hahn - sicheres Öffnen überprüft (Siehe Blatt 4-8)
- (4) Wasserballastanlage:
  - (5) wenn gefüllt, Kontrolle auf Dichtheit
- (6) Keine Undichtheit im Flügelsystem zulässig, um unbeabsichtigte Schwerpunktwanderung nach hinten zu vermeiden
- (7) Ablaßkontrolle: Hecktank muß **mit** dem Flügeltank öffnen
- (8) Totalenergiedüse eingesteckt und abgedichtet
- (9) Beladungskontrolle - Mindest- und Höchstzuladung, Trimmgewichte, Hecktank-Wassermenge, *Heckbatterieposition*
- (10) Höhenmesser - eingestellt
- (11) Restliche Instrumentierung - kontrolliert, normal auf Null
- (12) Funk - Sprechprobe ohne Beanstandung
- (13) Rückenlehne - eingestellt und Rastung geprüft
- (14) Pedale – eingestellt und gerastet
- (15) Bordpapiere - Bordbuch, Flughandbuch etc. vollständig und gültig
- (16) Fahrwerksverriegelung - spielfrei
- (17) Radbremse - Funktion überprüft
- (18) Vor dem Start - Punkte der Cockpit-Checkliste prüfen  
(Siehe auch Blatt 4-11)

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 4-10

4.5.9 Austrimmen von PilotenAustrimmen von zu leichten Piloten

3 Trimmgewichte können vor den Pedalen auf eine Gewindestange gesteckt und mit einer Rändelmutterfestgespannt werden. Trimmasse <2.45 kg> ersetzt 5 kg fehlende Pilotenmasse

Bei **Ausbau** einer **Heckbatterie** (Standard-Gewicht 2.5-2.7 kg) verringert sich die Mindestzuladung um **10 kg**, siehe Blatt 6.2 /6.3

Austrimmen von Piloten, die mit rückwärtiger Schwerpunktlage fliegen möchten

- (a) Pro 10 kg Pilotenmasse über dem Wert der **Mindestzuladung für Hecktank leer** darf 1.5° Liter Wasser in diesen gefüllt werden.
- (b) Wird Wasserballast benutzt, so steht für diese Trimm-Möglichkeit je nach Flügel-Wasserballastmenge und Hecktankvolumen evtl. nur noch ein Teil des Hecktank-Volumens zur Verfügung, siehe auch Blätter 4-20 ff.
- (c) Bei Ablassen des Wasserballasts kann dieser Trimm-Zustand nicht aufrechterhalten werden, da der Hecktank schneller ausläuft als die Flügeltanks.
- (d) **Bei Wieder-Einbau der Heckbatterie (3BR-199, Standard-Gewicht 2.5-2.7 kg) im Heck erhöht sich die Mindestzuladung um 10 kg, siehe Blatt 6-2 /6-3.**

**Warnung: Punkt d) Wieder-Einbau ist nur zulässig, wenn die Schwerpunktwägung mit Heckbatterie durchgeführt wurde und diese danach ausgebaut war.**

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 4-16

4.5.10.1 Befüllen des Hecktanks in der Seitenflosse

- (a) Einfach- oder Doppel-Wasserablaßhebel rechts im Cockpit nach vorne öffnen
- (b) Hecktank-Adapter am Schlauch des Fülltrichters anbringen und in den Seitenruderausschnitt rechts unten einstecken
- (c) Füllmenge entsprechend der vorgesehenen Gesamt-Wassermenge im Flügel in den Trichter einfüllen, siehe Tabelle auf Blatt 4-22
- (d) Füllstandmarkierungen für den Hecktank sind im Bereich der Seitenruderabdichtung angebracht  
→ **1 Teilstrich entspricht 0.5 Liter = 0.5 kg.**
- (e) Die vorgeschriebene Wassermenge kann nur so abgelesen werden:
  - (1) Flügel waagrecht
  - (2) Fahrwerk und Heck am Boden.
  - (3) Schlauch möglichst dicht an den Markierungen.
- (f) Der rote obere Strich entspricht der maximal möglichen Füllmenge, 5,5 Liter (3,8 bis 4,1 Liter bei Kombination Tank mit Batteriekasten), 12 Liter bei Heck-Integraltank.
- (g) *Die Kombination Batterie und/oder Wasser zum Austrimmen von schweren Piloten ist frei wählbar*, siehe auch Einträge auf Blatt 6-2/3.
- (h) Einfach- oder Doppel-Wasserablaßhebel im Cockpit schließen und Füllschlauch mit Trichter an der Seitenflosse abnehmen; zum Füllen der Flügelbehälter muß der Cockpit-Wasser-Hebel geschlossen bleiben.

**Warnung: Die Pflichtbetankung des Hecktanks muß genau nach den Markierungen im Bereich der Seitenruderabdichtung und dem Flüssigkeitsstand im Schlauch des Fülltrichters entsprechend der Gesamt-Flügelwassermenge laut Tabelle auf Blatt 4-22 erfolgen, sonst ist das Einhalten der höchstzulässigen Schwerpunktrücklage nicht sichergestellt.**

**Warnung: Das Sieb im Fülltrichter ist zwingend vorgeschrieben, um die Funktion des Hecktank-Hahns zu gewährleisten.**

Ausgabe: Dez. 2001

LBA-ank. Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 4-18

**4.5.10.5 Ladeplan für Wasserballast im Hecktank**

Fassungsvermögen des Hecktanks - ohne Batteriekasten ..... 5.5 kg  
 - mit Batteriekasten ..... 3.8 bis 4.1 kg  
 Fassungsvermögen des Integral-Hecktanks ..... 12 kg

Flügel-Wassermasse		Höchstzulässige Hecktank-Wassermasse	Gesamt-Wasser-Masse
[kg]		[kg]	[kg]
25	-37	1.0	26-38
37.5	-49.5	1.5	39-51
50	-62	2.0	52-64
62.5	-74.5	2.5	65-77
75	-87	3.0	78-90
87.5	-99.5	3.5	91-103
100	-112	4.0	104-116
112.5	-124.5	4.5	117-129
125	-137	5.0	130-142
137.5	-149.5	5.5	143-155
150	-162	6.0	156-168
162.5	-174.5	6.5	169-181
175	-187	7.0	182-194
187.5	-190	7.5	195-197.5

Das Restvolumen des Hecktanks kann wie folgt zum Austrimmen von schweren Piloten verwendet werden:

Pro 10 kg Pilotenmasse über dem Wert der **Mindestzuladung bei Hecktank leer** darf maximal 1.5 Liter Wasser zusätzlich in diesen eingefüllt werden.

Ausbau der Heckbatterie (3BR-199) verringert die **Mindestzuladung um 10 kg**, siehe Blatt 6-2 / 6-3.

(siehe auch weitere Hinweise Blatt 4-16)

**Warnung:** Siehe auch Hinweise zu Vereisungsgefahr, Blatt 3-8.

**6.2 Wägebericht und Zuladungsgrenzen**

**Warnung:**

**Werknummer:** \_\_\_\_\_

Der Beladeplan muß bei jeder neuen Wägung oder Änderung der Ausrüstung neu erstellt werden, siehe Wartungshandbuch Kapitel 2.

	Leermasse	Schwerpunkt-lage	Höchstzuladung	Mindestzuladung				fest eingebaute Ausgleichsmasse		Hecktankvolumen	Datum / Prüfer
				MIT Heckbatterie und Hecktank		OHNE Heckbatterie und Hecktank		vorne	hinten		
	[kg]	[mm]	[kg]	voll	leer (+)	voll (+)	leer (+)	[kg]	[kg]	[ltr]	
15m											
18m											
15m											
18m											
15m											
18m											
15m											
18m											
15m											
18m											

(+) Diese Mindestzuladungen dürfen nur dann ausgenutzt werden, wenn unbeabsichtigt weder Wasserballast noch Batterie im Heck verbleiben! Durchgangskontrolle mittels Schlauch und Durchblasen. Sichtkontrolle der Heckbatterie durch Abnehmen des Höhenleitwerks und Wiedermontage.

**6.2 Wägebericht und Zuladungsgrenzen** Fortsetzung

**Warnung:**

**Werknummer:** \_\_\_\_\_

Der Beladeplan muß bei jeder neuen Wägung oder Änderung der Ausrüstung neu erstellt werden, siehe  
Wartungshandbuch Kapitel 2.

	Leer- masse	Schwer- punkt- lage	Höchst- zu- ladung	Mindestzuladung				fest eingebaute Ausgleichsmasse		Heck- tank- volumen	Datum / Prüfer
				MIT Heckbatterie und Hecktank		OHNE Heckbatterie und Hecktank		vorne	hinten		
	[kg]	[mm]	[kg]	voll	leer (+)	voll (+)	leer (+)	[kg]	[kg]	[ltr]	
15m											
18m											
15m											
18m											
15m											
18m											
15m											
18m											
15m											
18m											

(+) Diese Mindestzuladungen dürfen nur dann ausgenutzt werden, wenn unbeabsichtigt weder Wasserballast noch Batterie im Heck verbleiben! Durchgangskontrolle mittels Schlauch und Durchblasen. Sichtkontrolle der Heckbatterie durch Abnehmen des Höhenleitwerks und Wiedermontage.

Ausgabe: Dez. 2001

Revision – 1 (TM 8011)

Blatt 6-3

**8.3 Änderungen oder Reparaturen** Fortsetzung

**Vordere Aufhängung des Höhenleitwerks**

Der vordere Aufhängungspunkt des Höhenleitwerks auf der Seitenflosse besteht aus einem Gelenklager, dessen Kugel in der passenden Position verklebt ist. (Siehe auch Hinweisschilder, Wartungshandbuch Blatt 10-2). Wenn diese Verklebung der Kugel gelöst wird (z.B. beabsichtigt, aber in Unkenntnis der Gründe), dann kann dies zu Beschädigung der Aufhängung bei der Montage infolge Verkanten zwischen Kugel und Bolzen führen.

**Warnung:** *Fragen Sie den Hersteller nach speziellen Anweisungen, wenn dieses passiert ist.*

**8.4 Handhabung am Boden / Straßentransport**

a) **Schleppen am Boden**

Nur in Schrittgeschwindigkeit mit elastischem Seil an der Kupplung und Helfer am Flächenende oder Spornkuller mit Zugstange und gefedertem Rad am Flächenende.

**Warnung:** *Bei zu schnellem Rückwärtsschlepp mit Zugstange kann das Fahrwerk durch Schwingungsvorgänge infolge Unebenheiten überknien und einbrechen, dabei wird dann der Antrieb verbogen.*

b) **Abstellen**

Segelflugzeuge sollen auf keinen Fall ohne dauernde Aufsicht abgestellt werden, da ihre Masse im Verhältnis zur Flächengröße klein ist und bereits bei stärkerem Wind Beschädigungen zu erwarten sind.