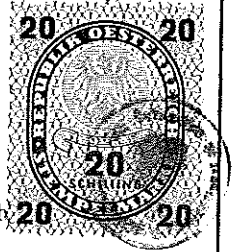


- K 8 -

ALEXANDER SCHLEICHER SEGELFLUGZEUGBAU  
POPPEHAUSEN/RHÖN



Flug- und Betriebshandbuch  
für das Segelflugzeugmuster  
" K 8 "

Ausgabe 15.11.1961

Dieses Handbuch ist stets an Bord mitzuführen

Dieses Luftfahrzeug darf nur für die im  
Lufttüchtigkeitszeugnis eingetragenen  
und besitzlicher Verwendung, Einsatz-  
u. Navigationsregeln verwendet werden.

Es gehört zum Segelflugzeug  
K 8, Baureihe ... <sup>B</sup> .....  
D - OE-5059 .....  
Werk-Nr.: .. ~~8858~~ AB .....  
Hersteller: 8824 AB .....



**Unlon-Zentralwerkstätte**  
für Segelflugzeugbau

**Wien III, Hauptstraße 146a**

Halter: .....  
.....  
.....

Bei Abweichungen gegenüber der letzten Ausgabe des  
Segelflugzeug-Kennblattes sind die Angaben des  
letzteren verbindlich.

Berichtungsstand des Handbuches

Lfd. Nr.:	Benennung	Seite	Datum	Unterschrift
1	Anlage 1 +2	11a, 11b	28.4.86	
2	Änderung d. Wartungsanweisungen	12, 13, 14, 14a bis 14d	28.4.86	

- K 8 - Flughandbuch

Sollbruchstelle im Schleppseil:

bei Windenstart:	max. 668 kp
	min. 542 kp
bei Flugzeugschlepp:	max. 465 kp
	min. 310 kp

2. Beschränkungen

Die Bauausführung der Baureihen K 8 und K 8 B mit Klapphaube ist für Wolkenflug nicht geeignet.

3. Hinweise zum Flugbetrieb

Windenschlepp:

Größte Schleppgeschwindigkeit ist 100 km/h.  
Beachte: Im Windenschlepp bedeutet Ziehen gleich Fahrtzunahme. Beim Abheben etwas nachdrücken, da leichte Aufbäumneigung. Beste Steigfluglage ist mit Knüppel in Normalstellung. Windenhochstart nur an der Schwerpunktkupplung.

Flugzeugschlepp:

Größte Schleppgeschwindigkeit 130 km/h. Kupplung für Flugzeugschlepp ist Bugkupplung. Kupplung voll durchziehen!

Vor jedem Start Einrasten der Haube und BK prüfen

Verstellen der Seitensteuerpedale:

Mit den Fersen die Pedale zurückholen und das Verstellglied im Steuerzug in die gewünschte Raste bringen. Das Verstellen ist auch während des Fluges möglich.

DVL-PLL geprüft:



*Wagner*

15. Nov. 1961

Die Überziehgeschwindigkeit liegt bei 270 kg  
Fluggewicht bei 52 km/h

Die geringste Sinkgeschwindigkeit  
im Geradeausflug liegt bei 62 km/h  
der beste Gleitwinkel bei 75 km/h.

Landung:

Anschweben mit etwa 70 - 80 km/h. Mit den Bremsklappen läßt sich der Gleitwinkel in weiten Grenzen steuern. Das Aufsetzen geschieht am besten mit nicht ganz ausgefahrenen BK und nicht zu stark durchgezogen. Durch Auf-die-Kufe-Drücken läßt sich das Flugzeug bremsen.

Gefahrenzustände:

Das Flugzeug läßt sich mit durchgezogenem Knüppel im Sackflug mit dem Seitenruder halten. Stärkerer Seitenruderausschlag bringt das Flugzeug ins Trudeln. Normalstellen aller Ruder beendet das Trudeln ohne nennenswertes Nachdrehen.

Beim Trudeln ist zu beachten, daß die Schwerpunkt-lage einen wesentlichen Einfluß auf die Trudeleigenschaften hat.

Bei großen Schwerpunktvorlagen geht das Flugzeug nach dem Einleiten zum Trudeln in den Spiralsturz über und holt stark Fahrt auf. In diesem Fall sind zuerst die Bremsklappen auszufahren und dann abzufangen.

Soweit der Schwerpunkt noch im zugelassenen Bereich liegt, sind ungünstige Trudeleigenschaften bei rückwärtiger Schwerpunktlage noch nicht beobachtet worden.

Im Schnellflug ist auf das genaue Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung zu achten.

### Borduhr

Der Einbau eines künstlichen Horizontes und eines Beschleunigungsmessers wird empfohlen.

3. Die einschlägigen Bestimmungen der Bundesanstalt für Flugsicherung sind einzuhalten.

### 4. Mindestausrüstung

Fahrtmesser mit Messbereich 50 - 200 km/h

Höhenmesser

Vierteiliger Anschnallgurt

Rückenkissen (10 cm zusammengedrückt), wenn kein Fallschirm verwendet wird.

Trimmplan

Datenschild

Flug- und Betriebshandbuch

### 5. Einstelldaten

(sh. auch Musterblatt)

Die Einstell- und Schräkungswinkel sowie Ruder- ausschläge sind dem Übersichtsblatt zu entnehmen. Bei Reparaturen ist darauf zu achten, daß die Toleranzen eingehalten werden.

Durch die besondere Kinematik der Steuerung wird der Querruderausschlag vom Höhensteuer beeinflusst. Bei normaler und gedrückter Knüppelstellung müssen die Querruder normal stehen. Bei gezogenem Knüppel sind sie etwas hochgezogen.

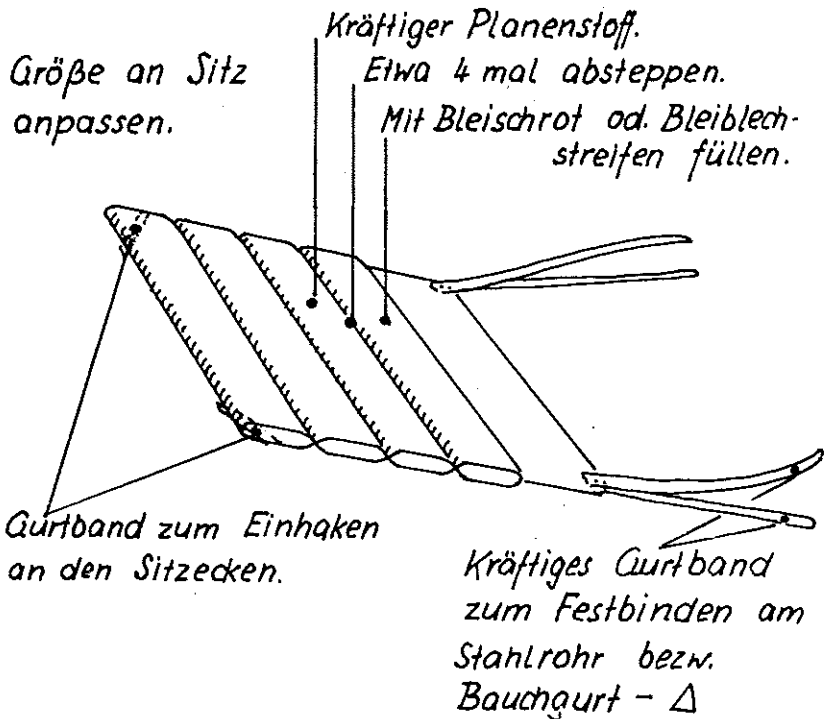
Die Steuerungs- und Bremsklappenbetätigung haben Anschläge.

7a. Ergänzung zum Trimmplan

Bei sehr leichten Piloten ist zusätzlicher Ballast nötig. Es wird darauf hingewiesen, daß dieser Ballast unverrückbar zu befestigen ist um ein evtl. Blockieren der Steuerung zu verhindern.

Es wird empfohlen, sich ein Bleikissen nach untenstehender Skizze zu beschaffen.

Das Gewicht des Ballastkissens sollte 10 oder 15 kg sein. Dieses Gewicht ist bei der Benutzung des Trimmplans entsprechend zu berücksichtigen.



Bezugslinie	Sehne Rippe 2 horizontal
Bezugspunkt (BP)	Flügelvorderkante Rippe 1

Wenn die Grenzen des Leergewicht-Schwerpunktes eingehalten werden, ist gewährleistet, daß im Rahmen des angegebenen Trimmplanes auch die zulässigen Grenzen des Schwerpunktes im Fluge (Fluggewicht-Schwerpunkt) eingehalten werden. Die Schwerpunktlage im Fluge hat großen Einfluß auf die Flugeigenschaften. Deshalb ist der Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzen größte Beachtung zu schenken.

Besonders gefährlich kann zu große Schwerpunktrücklage werden: Das Überziehverhalten, vor allem aber die Trudeleigenschaften (Flachtrudeln) werden dadurch stark verschlechtert, die Empfindlichkeit des Höhenruders nimmt zu.

Zu große Schwerpunktvorlage verschlechtert die Flugleistungen und läßt das Fliegen bei Höchstauftrieb nicht mehr zu (Durchziehen bei der Landung!)

Folgende Grenzen der Fluggewichtsschwerpunktlage sind erprobt:

- a) max. Vorlage 247 mm hinter Bezugspunkt
- b) max. Rücklage 420 mm hinter Bezugspunkt

#### 7. Trimmplan

Zuladung max.: 100 kg *sh. Anl. 2-*  
min.: 65 kg einschl. Fallschirm

Siehe auch Wägeblatt.

Beachte: Wenn kein Fallschirm verwendet wird, muß ein im zusammengedrückten Zustand 10 cm dickes Rückenkissen verwendet werden.







A N L A G E -2-  
zum Flug- und Betriebshandbuch

OE - 5059

Baumuster: *K 8 B*

Trimmpfan	OE - 5059
Mindestzuladung im Sitz (fehlendes Gewicht durch Ballast im Sitz ergänzen)	70 kp
Höchstzuladung im Sitz	108 kp
Kraftstoff	— kp
Gepäck	— kp
zusammen nicht mehr als	— kp

Trimmpfan	OE -	
	einsitzig	zweisitzig
Mindestzuladung im vo. Sitz (fehlendes Gewicht durch Ballast im Sitz ergänzen)	kp	kp
Höchstzuladung:		
vo. Sitz(e)	kp	kp
hi. Sitz	-	kp
Kraftstoff	kp	kp
Gepäck	kp	kp
zusammen nicht mehr als	kp	kp

Ein gleicher Trimmpfan ist im Führerraum des Segelflugzeuges - Motorseglers im Blickfeld des Piloten anzubringen und stets in lesbarem Zustand zu erhalten.

LD60, 6.12.87



## 1. Aufrüsten

1. Bolzen und Bohrungen säubern und einfetten.
2. Linken Flügel von der Seite her einführen und Nasenbolzen einstecken. Rumpf nicht ver-  
kanten.
3. Rechten Flügel einsetzen wie Punkt 2.
4. Die beiden konischen Hauptbolzen einstecken  
(erst den unteren) und festschrauben. Durch  
Rütteln des Flügels wird das Festziehen er-  
leichtert.
5. Hauptbolzen mit Fokkernadeln sichern.
6. Querruder- und BK Anschlüsse verbinden und  
mit Fokkernadeln sichern.
7. Höhenleitwerk aufsetzen, vordere Schraube  
mit Schlüssel festschrauben und mit Fokker-  
nadeln sichern. Beim Aufsetzen darauf achten,  
daß der Ruderantriebshebel einwandfrei ein-  
geführt wird. Gefahr des Verbiegens des  
Stoßstangenschwinghebels bei Gewaltnwendung.
8. Bei Stücken, die mit Flettner-Trimmung aus-  
gerüstet sind:  
Nach dem Aufsetzen des Höhenleitwerkes ist  
die Stoßstange für das Flettenruder beim  
Antriebshebel am Ruder mittels Splintbolzen  
Scheibe und Splint anzuschließen. Beim Ab-  
rüsten hier wieder lösen. Es wird empfohlen,  
die Stoßstange beim Straßentransport fest-  
zubinden.
9. Spaltverkleidung aufsetzen.

## 2. Kontrolle

Nach jedem Aufrüsten ist die unter "Tägliche  
Kontrolle" Seite 14 beschriebene Überprüfung  
des Segelflugzeuges durchzuführen.

28. 4. 1986

5. Wartung und Pflege

5.1. Tägliche Kontrolle:

Die tägliche Kontrolle ist vor dem 1. Start jeden Tages und nach jeder Montage des Segelflugzeuges durchzuführen:

1. Kontrolle aller Montageverbindungen auf einwandfreie Verbindung und Sicherung.
2. Fremdkörperkontrolle
3. Kontrolle der Funktion und Freigängigkeit aller Ruder, der Bremsklappen, der Trimmung und der Schleppkupplungen.
4. Kontrolle des Verschlusses aller Kontrolldeckel und Festsitz der Spaltabdeckung zwischen den Flügeln.
5. Kontrolle der Fahrtmesseranlage auf Funktion und Dichtheit, Instrumente auf Funktion, Stat. Drucköffnungen auf Sauberkeit.
6. Kontrolle der Ruderlager und Antriebe auf Festsitz und Gängigkeit.
7. Sichtkontrolle des gesamten Segelflugzeuges von außen auf Risse in der Beplankung und Bespannung, Faltenbildung und Verformungen Festsitz von Flügel und Leitwerk, Verschleiß und Festsitz der Haupt- und Spornkufe.
8. Kontrolle des Reifendruckes: 3 bar
9. Kontrolle der Oberfläche auf Sauberkeit, Kabinenverglasung auf Durchsichtigkeit.

- K 8 - Betriebshandbuch

Lfd Nr.	Art der Kontrolle	50 Std. bzw. 250 Ldg.	100 Std. bzw. 500 Ldg. jährlich
9	Kontrolle der Bremsklappen Beschädigungen, Spiel, Verriegelung, Sicherung aller Anschlüsse,	X	X
	Verschleiß aller Teile, Lager und Bolzen auf: Schmierung, Gängigkeit, Alle Teile auf Risse, Korrosion, Konservierung, Gleitführungen auf Abnutzung, Verriegelungsmechanismus Handkräfte;		X
10	Kontrolle des Fahrwerkes: Reifen Zustand, Reifendruck, Bremsen auf Funktion, Sicherung aller Anschlüsse,	X	X
	Lagerung, Schmierung, Bremse auf Abnutzung, Radkasten auf Sauberkeit, Dichtheit, Festsitz,  Kufe / Spornkufe auf Befestigung, Federung, Abnutzung;		X
11	Kontrolle der Bordausrüstung: Instrumente auf Beschädigungen, Zeigerstellungen, Farb- markierungen, Höhenmesser QNH und QFE-Einstellung, Zustand der Meßstellenöffnungen wie Pitot, Statik, etc. Pitot- und Statikanlage auf Dichtheit, Funkausrüstung, Sauerstoffausrüstung, Crash-Sender auf Funktion, Festsitz und Laufzeit, Sonstige Einbauten wie Ausgleichgefäße, Bordbatterie, etc. auf Funktion und Festsitz, Vorhandensein aller Hinweisschilder entsprechend Hand- buch,		X
	Anschlappurte auf Zustand, Laufzeit, Anschluß, Sicher- ung, Sitze auf Zustand, Befestigung, Behinderung, der Steuerung, Sitzverstellung auf Funktion und sicheres Einrasten;		X
12	Kontrolle der Kabinenhaube auf: Beschädigungen, Kirsche im Glas, Sichtbehinderungen durch Kratzer, blinde Stellen, etc. Haubenschluß auf Sicherheit, Festsitz aller Schar- niere und Befestigungselemente, Lotabwurf auf Zustand, Sicherheit und Funktion;		X
13	Kontrolle der Abdeckungen und Übergangsverkleidungen: Befestigungselemente und Verschlüsse auf Sicherheit;  Tragflügel;		X
14	Kontrolle der Tragflügelanschlüsse: Risse, Festsitz, Holzspiel, Sicherung, Korrosion, Konservierung;		X
15	Kontrolle der Flügelstruktur: Beschädigungen, Bespannung, Befestigung auf Zustand,	X	X
	Gelöste Leimverbindungen, eingedrungene Feuchtigkeit, Innen- und Außenkonservierung, Fremdkörper, Entwässerungsbohrungen auf Durchlässigkeit;		X

- K 8 - Betriebshandbuch

lfd Nr.	Art der Kontrolle	50 Std bzw. 250 Ldg	100 Std 500 Ldg jährlich
16	Kontrolle der Querruder: Beschädigungen, Gängigkeit, Spiel,	X	Y
	Antrieb auf Abnutzung, Risse, Verformung, Querruder 1x jährlich demontieren, Lagerung auf Zustand und Schmierung, Anschlüsse auf Zustand, Spiel, Sicherung, Querruderstruktur auf Beschädigungen, eingedrungene Feuchtigkeit, gelbste Leimstellen, Bespannung / Beplankung auf Zustand, Innen- und Außenkonservierung, Entwässerungslöcher auf Durchgängigkeit,		X
17	Kontrolle der Bremsklappen im Tragflügel: Beschädigungen, Gängigkeit, Spiel, Verriegelung,	X	Y
	Lagerung auf Zustand und Schmierung, Antrieb im Flügel auf Zustand, Stoßstangen auf Verformung, Anschluß auf Sicherung, Gängigkeit, Antriebsgestänge auf Risse, Verformungen, Klappenstruktur auf Zustand, lose Leimverbindungen, Konservierung:		X
	Leitwerk:		
18	Kontrolle der Leitwerksanschlüsse: Risse, Festsitz, Bolzenspiel, Sicherung, Korrosion, Konservierung;		X
19	Kontrolle der Leitwerkastruktur: 1x jährlich demontieren Beschädigungen, eingedrungene Feuchtigkeit, gelbste Leimverbindungen, Innen- und Außenkonservierung, Bespannung, Beplankung auf Zustand, Entwässerungslöcher auf Durchgängigkeit, Fremdkörper;		X
20	Kontrolle des Höhenruders: 1x jährlich demontieren Beschädigungen, Gängigkeit, Spiel	X	X
	Antriebe auf Abnutzung und Risse, Anschlüsse auf Zustand und Sicherung, Spiel, Lagerungen auf Zustand und Schmierung, Trimmruder auf Festsitz, Antrieb, Spiel.		X
21	Kontrolle des Seitenruders: 1 x jährlich demontieren, Beschädigungen, Gängigkeit, Spiel, Seilspannungen,	X	Y
	Antriebe auf Abnutzung und Risse, Anschlüsse auf Zustand, Sicherung, Spiel, Lagerung auf Zustand und Schmierung;		Y
22	Montage des Segelflugzeuges;		X
23	Kontrolle der Heißkräfte in den Ruderantrieben, Kontrolle der Ruderausschläge, Kontrolle der Bremsklappenverriegelungskraft		Y
25	Beachtung und Durchführung aller LTA und Techn. Mitt.		X

### 5.3. Pflegearbeiten:

Feuchtigkeit ist der größte Feind eines Holzflugzeuges. Auch der Stahlrohrumpf will gut trocken gehalten sein. Immer dafür sorgen, daß kein Wasser in den Ecken stehen bleibt. Bei Verdacht auf eingedrungenes Wasser daher Rumpf und Flügel in trockenem Raum lagern und täglich wenden. Besonders gefährdet ist das Flugzeug auf offenem Transportwagen. Auf alle Fälle muß dafür gesorgt werden, daß durch Abdecken der Stirnseite kein Spritzwasser an die Flügelwurzel gelangt.

Auch durch Schwitzwasser können erhebliche Mengen Feuchtigkeit in das Innere des Flugzeuges gelangen.

Starke Sonnenbestrahlung schadet der Lackierung, deshalb sollte das Flugzeug nicht mehr als nötig der Sonne ausgesetzt werden. Die Behandlung der Lackierung mit guten Lackpflegemitteln erhöht die Dauerhaftigkeit des Lackes und verbessert die Oberfläche, ein wichtiger Faktor für Flugleistungen. Hierbei ist es nicht das wichtigste, daß der Lack schön glänzt, sondern daß alle Unebenheiten, sowie Staubkörnchen, Schmutzspritzer, Insekten usw. entfernt werden.

Abkleben der Spalte und Schlitze mittels Klebeband bringt ebenfalls einen Leistungsgewinn.

Die Haube darf nicht abgeklebt werden, da sonst der Rettungsabsprung erschwert wird.

Reinigung der Plexiglashaube nur mit Plexipol und Plexiklar. Notfalls Wasser. Weiches Tuch (Handschuhstoff). Keinesfalls mit hartem Tuch trocken auf Plexiglas reiben.

28. 4. 1986

## 6. Überholen

Die Schleppekupplungen müssen alle 2000 Starts oder 2 Jahre ausgebaut werden und dem Herstellerwerk zur Überholung eingesandt werden.

Die Seile der Seitensteuerung sind zu erneuern, sobald sich an den Laufstellen Abnutzungerscheinungen bemerkbar machen, nicht erst wenn die Drähte halb durchgeschliffen sind.

Solche Seile brechen bei der geringsten Beanspruchung.

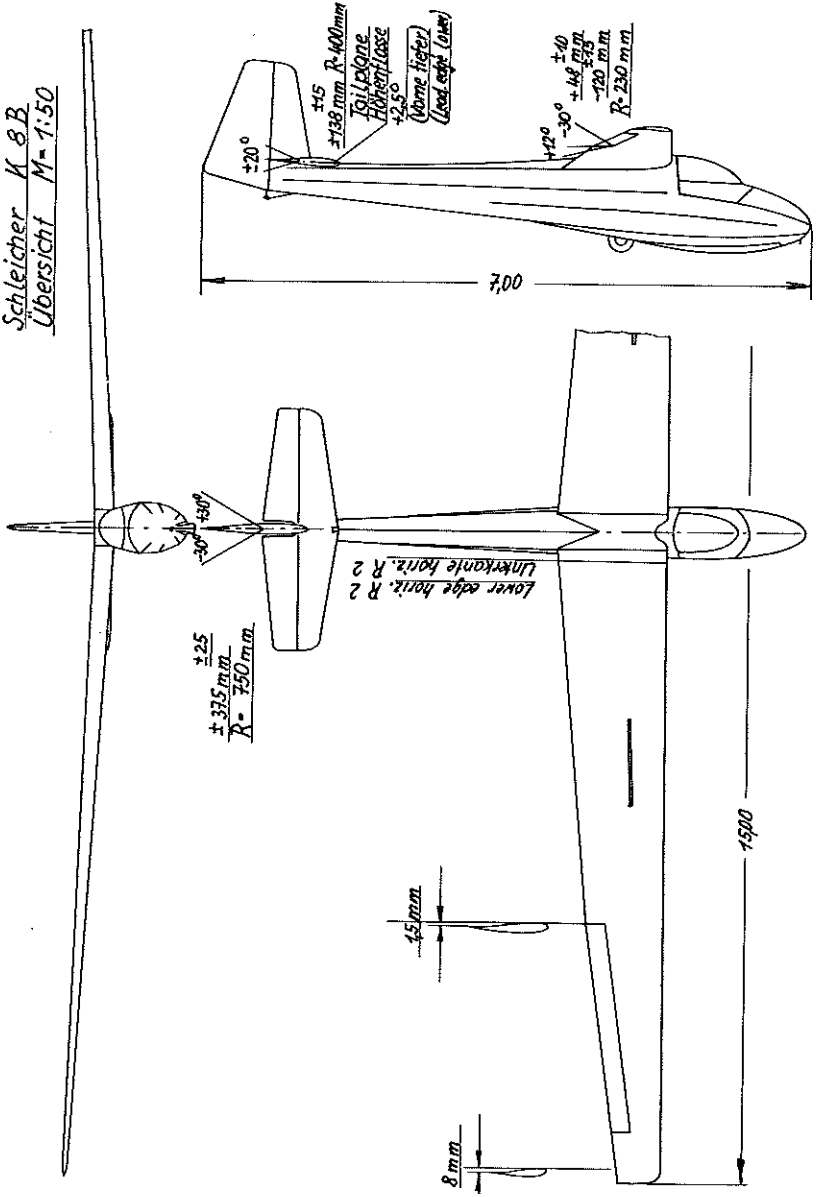
## 7. Reparatur

Alle größeren Reparaturen und Überholungen müssen in der Herstellerfirma ausgeführt werden. In Zweifelsfällen gibt die Firma Schleicher Auskunft.

## 8. Anlagen

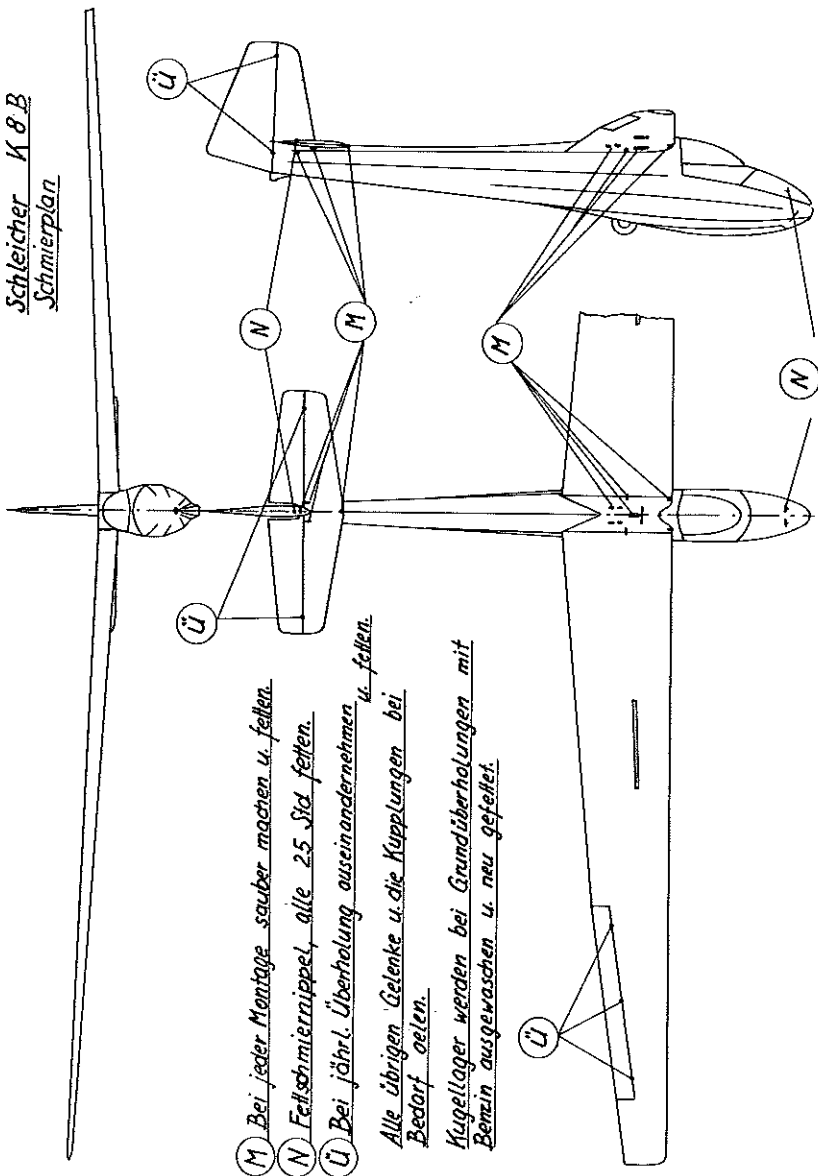
1. Übersichtsblatt
2. Wägungsblatt
3. Schmierplan
4. Montageanweisung Höhenleitwerk
5. Musterblatt

*Schleicher K 8 B*  
*Übersicht M=1:50*





Schleicher K 8 B  
Schmierplan



**M** Bei jeder Montage sauber machen u. fetten.

**N** Fettschmiernippel, alle 25 Std. fetten.

**Ü** Bei jährl. Überholung auseinandernehmen u. fetten.  
Alle übrigen Gelenke u. die Kupplungen bei Bedarf oelen.

Kugellager werden bei Grundüberholungen mit Benzin ausgewaschen u. neu gefettet.

BLATT:  
1 von 3

Technische Mitteilung  
für

Alexander Gschlicher  
Lampf & Co.  
Segelflugzeugbau  
D-6416 Poppenhausen

Muster:

Ka 2 u. Ka 2B . . . . . TM-Nr. 11  
Ka 6, 6/0, 6B, 6BR, 6CR, 6B-S . . . TM-Nr. 21  
K7 . . . . . TM-Nr. 18  
K8, K 8B, K 8C . . . . . TM-Nr. 23  
K9 . . . . . TM-Nr. 1  
X11 . . . . . TM-Nr. 1  
ASK 13 . . . . . TM-Nr. 12  
ASK 18, ASK 18B . . . . . TM-Nr. 6

Gegenstand:

Höhenruder

Betroffen:

Ka 2, Geräte-Nr. 140, alle Werk-Nrn.  
Ka 2B, Geräte-Nr. 203, alle Werk-Nrn.  
Ka 6, Geräte-Nr. 205, alle Werk-Nrn.  
Ka 6/0, Geräte-Nr. 205, alle Werk-Nrn.  
Ka 6B, Geräte-Nr. 205, alle Werk-Nrn.  
Ka 6BR, Geräte-Nr. 205, alle Werk-Nrn.  
Ka 6CR, Geräte-Nr. 205, alle Werk-Nrn.  
Ka 6BS, Geräte-Nr. 205a, Werk-Nr. E1  
K7, Geräte-Nr. 211, alle Werk-Nrn.  
K8, Geräte-Nr. 216, alle Werk-Nrn.  
K8B, Geräte-Nr. 216, alle Werk-Nrn.  
K8C, Geräte-Nr. 216, alle Werk-Nrn.  
K9, Geräte-Nr. 221, Werk-Nr. 1  
K11, Geräte-Nr. 668, Werk-Nr. VI  
ASK 13, Geräte-Nr. 267, alle Werk-Nrn.  
ASK 18, Geräte-Nr. 307, alle Werk-Nrn.  
ASK 18B, Geräte-Nr. 307, alle Werk-Nrn.

Dringlichkeit:

Vor dem nächsten Start

Vorgang:

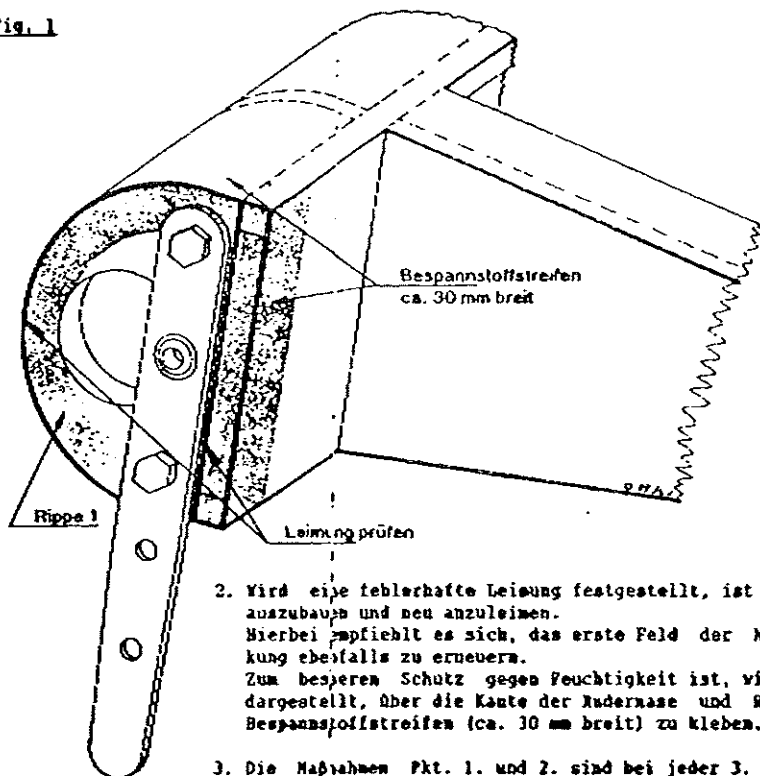
Ein Segelflugzeug vom Muster K7 konnte bei einem Windenstart nach dem Ausklinken des Schleppseiles nicht sofort in die Normalfluglage gebracht werden. Bei voll gezogenem Höhenruder konnte nur das linke Höhenruder sinngemäß betätigt werden, das rechte zeigte nach unten. Ursache war eine gelöste Leimung an der Rippe 1 des Höhenruders, an der der Höhenruderbeschlag befestigt ist. Ähnliche Vorfälle führten bereits zur LTA 72 - 7 vom 09.02.72.

Maßnahmen:

1. Höhenruder abbauen.  
Prüfen ob die Leimung zwischen Rippe 1 und dem Sperrholz der Rudernase bzw. dem Höhenruderholze in einwandfreiem Zustand ist (siehe Fig. 1). Gleichzeitig überprüfen ob die LTA 72-7 vom 09.02.72 früher schon einmal durchgeführt worden ist (betrifft nicht K9, X11 u. ASK 18); wenn ja, dann muß zur Überprüfung der Leimung zuerst vorsichtig der Spannstoffstreifen abgelöst werden.

Anweisung: Diese Mitteilung dient dazu, die Aufmerksamkeit der Piloten auf die Gefahr zu lenken, die durch eine falsche Montage des Höhenruders entstehen kann. Die Montage des Höhenruders ist in der Montageanleitung beschrieben.

Fig. 1



2. Wird eine fehlerhafte Leimung festgestellt, ist die Rippe 1 auszubauen und neu anzuleimen.  
Hierbei empfiehlt es sich, das erste Feld der Masenbeplankung ebenfalls zu erneuern.  
Zum besseren Schutz gegen Feuchtigkeit ist, wie in Fig. 1 dargestellt, über die Kante der Rudernase und Rippe 1 ein Bespannstoffstreifen (ca. 30 mm breit) zu kleben.
3. Die Maßnahmen Pkt. 1. und 2. sind bei jeder 3. Jahresnachprüfung zu wiederholen.  
Diese TM ist als Anhang in die Flug- und Betriebsbandbücher der angesprochenen Muster einzufügen und in Berichtsungsstand einzutragen.

Material u.  
Zeichnungen:

Rippe 1 aus Vielschichtsperrholz, 15 mm dick und Masenbeplankung aus Sperrholz, 1 mm dick nach DIN L 182/183, Sorte 1/2 oder AL 9128, 6.1013.  
Zeichnung siehe unter Maßnahmen.

Maße und Schwer-  
punktlage:

Eine Ermittlung der Masse und Schwerpunktlage ist nicht erforderlich.



neue PLZ: D-36163

Gegenstand:

- A1) Haubensicherungseile
- A2) Seitenruderpedale
- A3) Höhenrudersteuerung
- A4) Überprüfung der Rohre des Rumpfgerüsts und der Steuerungen auf Korrosion
- B1) Erweiterung des Flug- und Betriebshandbuchs
- B2) Festlegung des maximalen Durchmessers des Flügelanschlußbolzens

Betroffen:

K8, K83, K8C, Geräte-Nr. 216, alle Werk-Nummern einschließlich aller Lizenz- und Amateurbauten sowie deren Wandlungsformen.

Dringlichkeit:

- zu A) Bei jeder Jahresnachprüfung, erstmals bis zum 30.04.96
- zu B1) Bei der nächsten Jahresnachprüfung, spätestens zum 30.04.96
- zu B2) Bei Bedarf

Vorgang:

Aus Sicherheitsgründen und auf Forderung des Luftfahrt-Bundesamtes wurde eine umfassende Prüfung des Rumpfgerüsts und der Steuerungen durch diese Technischen Mitteilung vorgesehen bzw. notwendig.

zu A1) Durch eine nicht dem Musterstand entsprechende und/oder falsch angebrachte Haubensicherungseile kann es beim Faubennotabwurf vorkommen, daß sich die Haube nicht vom Pumpf löst.

zu A2) Durch extreme Überbelastung der Seitenruderpedale, können sich die Befestigungslaschen der Pedalbretter verbiegen. Dadurch kann unter anderem auch der Vollausschlag des Seitenruders eingeschränkt werden.

zu A3) Bei mehreren Flugzeugen wurden vorgeschädigte, verbogene und gebrochene Höhenruder-Stoßstangen bei Überprüfungen festgestellt.

Vermutlich durch eine längere Zeit unentdeckte verbogene Höhensteuerstange ist es zu einem Flugunfall mit tragischem Ausgang gekommen als die Stange in der Knickstelle brach.

Es ist möglich, daß durch Einknicken des Kielrohres (z.B. bei Bruchlandung) auch die Höhenruder-Stoßstange vorgeschädigt und dieser Schaden nicht bemerkt worden ist. Beim Transport auf unebenen Gelände ist es auch möglich, daß das Höhenruder nach unten ausschlägt und durch seine Masse eine vorgeschädigte Höhenruder-Stoßstange verbiegen und dies zum Bruch der Stange führen kann.

zu A4) Infolge eingedrungener Feuchte kann es zu Rostschäden an den Innenwandungen der Rohre des Rumpfgerüsts und der Steuerstangen kommen.

zu B2) Spiel zwischen Flügel-Rumpf-Anschluß kann durch Aufreiben der Anschlußbeschläge und Übermaßbolzen beseitigt werden. Wenn "Anschlußbolzen für Flügel, vorn" und/oder "Einsteckbolzen für Flügelaufhängung, hinten" erneuert werden müssen, dürfen Übermaßbolzen verwendet werden.

Zusammenhang zwischen den  
Zusammenhängen zwischen den  
Zusammenhängen zwischen den  
Zusammenhängen zwischen den

Wiederholung dieser Unter-  
suchung ist erforderlich, falls die  
Ergebnisse nicht zufriedenstellend  
sind, können nicht abschließend  
festgestellt werden.

neue PLZ: 0-36163

Maßnahmen:

- zu A1) Überprüfen, ob am Rumpf an der Haubensicherungsleine ein Karabinerhaken als Sollbruchstelle vorhanden ist (zum Beispiel: Simplex-Karabinerhaken nach DIN 5287, Hakenlänge 30 bis 35 mm). Dieser Karabinerhaken sollte sich bei einer Zugbelastung von ca. 34 kg aufbiegen. Andere Befestigungsarten, wie zum Beispiel Lederschlaufe oder Nylonseil ohne Sollbruchstelle sind nicht zulässig und durch die angesprochene Befestigungsart zu ersetzen!
- zu A2) Überprüfung der Seitenruderpedale:  
Seitenruder in Nullstellung. Pedalverstellung links und rechts gleichmäßig einstellen. Winkel des Pedalbrettes zum Pedal überprüfen (Maße siehe Zeichnung L-216.42-U01). Der Winkel muß der Angabe der Zeichnung entsprechen. Pedalverstellung in vorderste Stellung einrasten und Vollauschlag des Seitenruders überprüfen. Sollten die Pedale bzw. die Befestigungslaschen der Pedalbretter verbogen sein, so können sie instandgesetzt oder durch neue Pedale ersetzt werden. Um ein Verbiegen der Pedalbretter zu erschweren, wird wahlweise empfohlen nach Flg. A2 an den Pedalen auf die Befestigungslaschen eine zusätzliche Lasche zu schweißen.
- zu A3) Höhenruder-Stoßstangen L-216.44-U 01 und L-216.44-U 02 auf Verbiegung, Verformung oder Beschädigung prüfen. Wird Verbiegung, Verformung oder Beschädigung festgestellt, ist die Stoßstange durch eine neue zu ersetzen. Verbogene Stoßstangen nicht geradebiegen, auch nur leicht durchgebogene Stoßstangen müssen ausgetauscht werden!
- zu A4) Überprüfung auf Korrosion:  
Bei begründetem Verdacht auf Rostschäden die Kielrohre oder Primärstäbe des Rumpfgerüsts und alle mit einer Kontrollbohrung versehenen Rohre der Steuerungen innen auf Rostschäden überprüfen. Für die Befestigungen von Verkleidungen, Taschen usw. können Rohre angebohrt sein, die besonders gefährdet sind. Dazu müssen mit einem geeigneten Verfahren Wandstärkentests durchgeführt werden. Die Wandstärken der Rohre des Rumpfgerüsts sind aus den Zeichnungen L-216.11-S1, Ausgabe vom 17.01.58 oder L-216.11-S1 mit Änderungsstand vom 24.11.61, gültig ab Werk-Nummer 1014 zu entnehmen. Im Zweifelsfall Wandstärkenprüfung durch Abklopfen (Klangtest) oder mit einem geeigneten Schichtdicken-Meßgerät nach dem Ultraschallverfahren durchführen oder aber bei Stoßstangen mit Gewindeanschluß durch eine Endoskop-Prüfung die Rohrinnenwand auf Rostschäden untersuchen. Sind die Innenwandungen der Rohre in Ordnung, ist eine Hohlraum-Konservierung der Rohre durchzuführen. Bei der Konservierung ist darauf zu achten, daß die Masse der Stoßstangen sich nicht wesentlich erhöht! Wird Rost festgestellt, sind die Rohre auszutauschen. Bei jeder Jahresnachprüfung auf Rostanflug und Durchrostschäden usw. achten.

neue PLZ: D-36163

zu B1) Diese Technische Mitteilung ist im Abschnitt "Anlagen" als Anhang in das Flug- und Betriebshandbuch der K 8 einzuheften und im Berichtigungszustand des Handbuches einzutragen.

zu B2) Für die maximalen Übermaß-Durchmesser der "Anschlußbolzen für Flügel, vorne" AS-Nr. 080.11.0730 und der "Einsteckbolzen für Flügelaufhängung, hinten" AS-Nr. 080.11.0511 gilt die Regel:

Die Materialdicke am Beschlag um die Bohrung herum muß an der dünnsten Stelle noch mindestens der halbe Durchmesser des Bolzens sein!

Die Bohrung im "Flügelanschluß-Beschlag, vorne" und hinten im "Hauptbeschlag" soll eine H7-Passung haben.

Werden die Vorgaben überschritten müssen die Beschläge durch neue ersetzt werden.

Material u.  
Zeichnungen:

Die gegebenenfalls notwendigen Materialien und zum Austausch benötigten Teile können unter Angabe des Flugzeugtyps und der Werknummer von der Firma Alexander Schleicher GmbH & Co., Tel. 06658-890 oder 8529, FAX 06658-8940 bezogen werden.

Zur Konservierung der Innenwandungen der Röhre kann zum Beispiel "Hohlraumkonservierung ML", Artikel-Nr. 3762, Fa. VOSSCHEMIE oder ein gleichwertiges Produkt verwendet werden.

Zur Durchführung der Technische Mitteilung erforderliche Zeichnungen:

L-216.42-U01; L-216.44-U 01; L-216.44-U 02;

L-216.11-S1, Ausgabe vom 17.01.58 oder

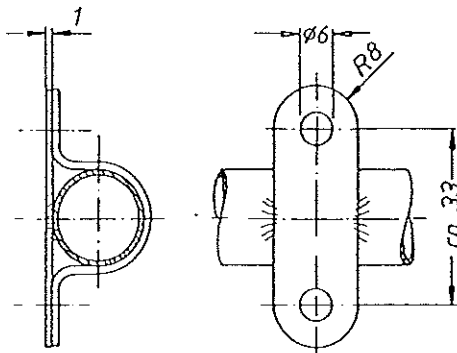
L-216.11-S1, Änderungsstand vom 24.11.61, gültig ab Werk-Nr. 1014

Fig. A2

Verstärkung der Befestigungslaschen für Pedalbrett am Fußsteuer

Material: 1.7734.4

Schweißverfahren WIG nach DIN 1912, Schweißdrahtmaterial: 1.7734.2



Zusammenfassungen verpacken zu Schutz als Rechte für den Fall der Patentrechtliche Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.

Wiedergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlagen, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der Alexander Schleicher GmbH & Co. vorbehalten.

BLATT:  
4 von 4

K 8  
Technische Mitteilung  
Nr. 24

Alexander Schleicher  
GmbH & Co.  
Segelflugzeugbau  
70646 Poppenhausen

neue Plz: D-36163

Hinweise:

Werden bei der Überprüfung zu A2, A3, A4 Mängel festgestellt, so ist ein Befundbericht mit Angaben der Werk-Nr., Starts und Flugstunden an die Prüforganisation der Firma Alexander Schleicher GmbH & Co. zu senden!

Alle Maßnahmen sind von einer sachkundigen Person durchzuführen, von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät zu prüfen und im Bordbuch, Flug- und Betriebsheft und in den Prüfunterlagen zu bescheinigen.

Poppenhausen, den 04.12.95

ALEXANDER SCHLEICHER  
GmbH & Co.

i.A. *Lutz-W. Juntow*  
(Lutz-W. Juntow)

Diese Technische Mitteilung wurde mit Datum vom 07. DEZ. 1995 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt:



*[Handwritten signature]*