

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
K11 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. V1
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.

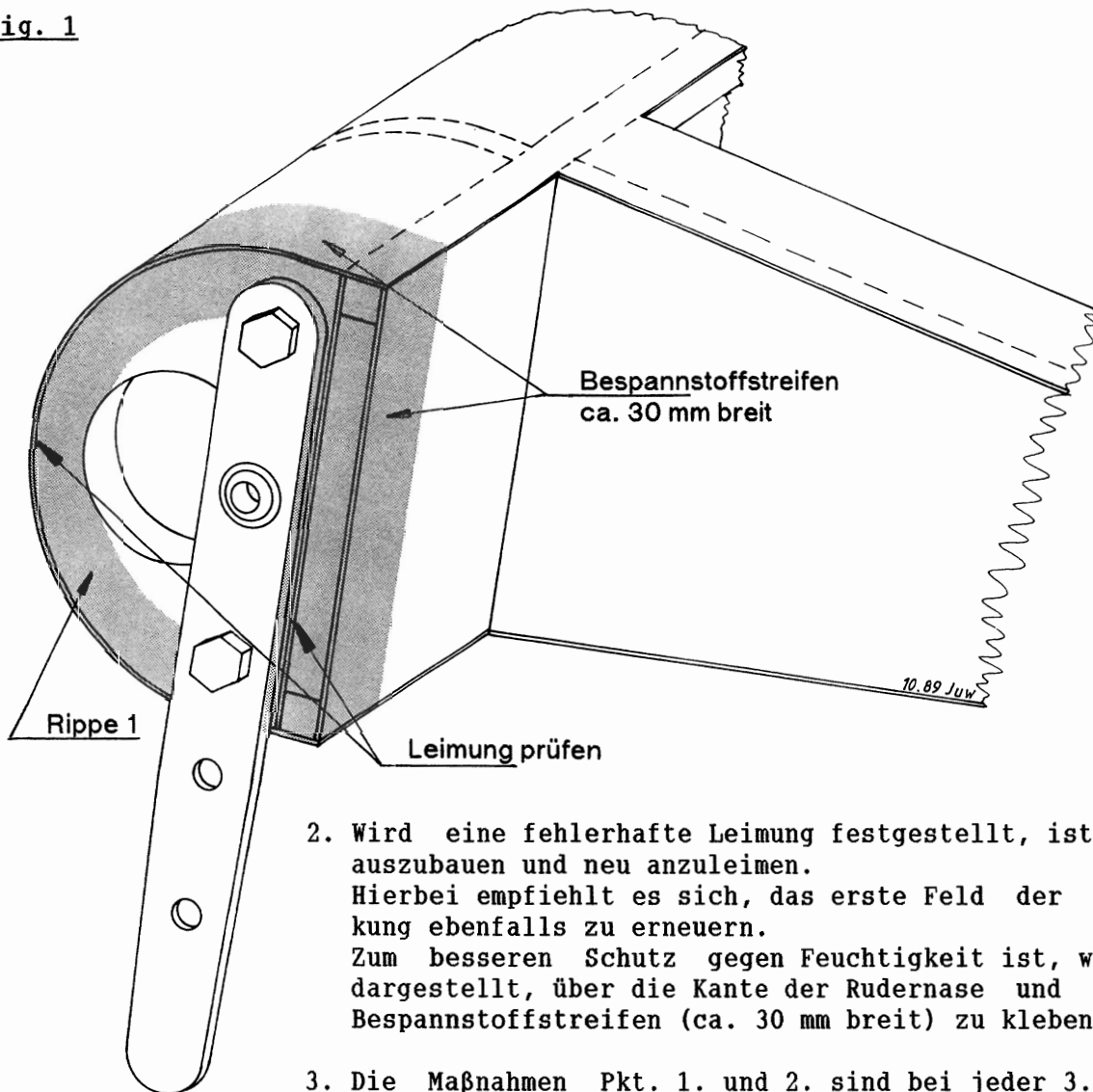
Maßnahmen:

1. Höhenruder abbauen.
Prüfen ob die Leimung zwischen Rippe 1 und dem Sperrholz der Rudernase bzw. dem Höhenruderholm 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, K11 u. ASK 18); wenn ja, dann muß zur Überprüfung der Leimung zuerst vorsichtig der Bespannstoffstreifen abgelöst werden.

Zwiderhandlungen verpflichten zu Schadenersatz. Alle Rechte für den Fall der Patentierung oder Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.

Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlage, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugelassen.

Fig. 1



2. Wird eine fehlerhafte Leimung festgestellt, ist die Rippe 1 auszubauen und neu anzuleimen. Hierbei empfiehlt es sich, das erste Feld der Nasenbeplankung 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 Betriebshandbücher der angesprochenen Muster einzufügen und im Berichtigungsstand einzutragen.

Material u.
Zeichnungen:

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

Masse und Schwer-
punktlage:

Eine Ermittlung der Massen und Schwerpunktlage ist nicht erforderlich.

BLATT:
3 von 3

Technische Mitteilung
für Muster siehe Bl.1


Alexander Schleicher
GmbH & Co.
Segelflugzeugbau
D-6416 Poppenhausen

Hinweise:

Die Maßnahmen 1. und 3. können von einer sachkundigen Person durchgeführt werden. Die Maßnahme 2. ist von einer nach § 31 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät dafür anerkannten Stelle durchzuführen. Alle Maßnahmen sind in den Prüfunterlagen und im Bordbuch von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät zu bescheinigen

Poppenhausen, den 04.10.89

ALEXANDER SCHLEICHER
GmbH & Co.

i.A. 
(L.-W. Juntow)

Diese Technische Mitteilung wurde mit Datum vom 17. Okt. 1989 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt:



Zwiderhandlungen verpflichten zu Schadenersatz. Alle Rechte für den Fall der Patenterteilung oder Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.

Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlage, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden.