

W A R T U N G S H A N D B U C H

für den Motorsegler

Baureihe:

A R C U S - T

Werk-Nr.:

.....

Kennzeichen:

.....

Ausgabe:

O k t o b e r 2 0 1 0

Hersteller:

Schempp-Hirth
Flugzeugbau GmbH.
73230 Kirchheim/Teck
Deutschland

Halter:

.....

0.1 Erfassung der Berichtigungen / Record of Revisions

Lfd.Nr. Rev.No.	Benennung Reference	Seite Page	Datum Date
1	<p><u>Technische Mitteilung Nr. A532-1</u> Änderung des Flughandbuchs und des Wartungshandbuchs, Werk-Nr. 1 bis 32</p> <p><u>oder</u> <u>Änderungsblatt Nr. A532-1</u> Änderung des Flughandbuchs und des Wartungshandbuchs, ab Werk Nr. 33</p> <p><u>Technical Note No. A532-1</u> <i>Amendment of the Flight Manual and the Maintenance Manual,</i> <i>S/N 1 through 32</i></p> <p><u>or</u> <u>Modification Bulletin No. A532-1</u> <i>Amendment of the Flight Manual and the Maintenance Manual,</i> <i>S/N 33 and up</i></p>	<p>0.1.1 0.2.1 0.2.2 0.2.3 0.3.3</p> <p>1.2.4</p> <p>2.2.1</p> <p>5.8.1* 5.8.2*</p> <p>6.2.1 6.4.2 6.6.1 6.7.1 6.7.2</p> <p>8.1 8.2 8.3 8.5</p> <p>Diag 9 Diag 11 Farbkennz. / <i>Anti-Collision Markings</i></p>	<p>November 2011</p> <p>* Austausch dieser Seiten nur im Wartungshandbuch in englischer Sprache</p> <p><i>*Exchange of these pages only in the Maintenance Manual in English language</i></p>

MB: *Modification Bulletin* – Änderungsblatt
TN: *Technical Note* – Technische Mitteilung

Hinweis: Nicht eingefügte Berichtigungen sind zu streichen.
Das Verzeichnis der Seiten ist gegebenenfalls handschriftlich zu aktualisieren

Note: *Cross out revisions which are not included.*
The list of effective pages must be amended by hand if necessary.

0.2 Verzeichnis der Seiten / List of effective pages

Seite / Page	Datum / Date	Bezug / Reference
0.1.1		
0.2.1		
0.2.2		
0.2.3		
0.3.1	October 2010	
0.3.2	October 2010	
0.3.3	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
1.1	October 2010	
1.2.1	October 2010	
1.2.2	October 2010	
1.2.3	October 2010	
1.2.4	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
1.3	October 2010	
1.4	October 2010	
2.1.1	October 2010	
2.1.2	October 2010	
2.2.1	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
2.2.2	October 2010	
2.3	October 2010	
2.4	October 2010	
3.1.1	October 2010	
3.1.2	October 2010	
3.2.1	October 2010	
3.2.2	October 2010	
3.2.3	October 2010	
3.2.4	October 2010	
3.3.1	October 2010	
3.3.2	October 2010	

MB: *Modification Bulletin* – Änderungsblatt
 TN : *Technical Note* – Technische Mitteilung

0.2 Verzeichnis der Seiten / List of effective pages

Seite / Page	Datum / Date	Bezug / Reference
4.1	October 2010	
4.2.1	October 2010	
4.2.2	October 2010	
4.2.3	October 2010	
4.3	October 2010	
5.1.1	October 2010	
5.1.2	October 2010	
5.2.1	October 2010	
5.2.2	October 2010	
5.3	October 2010	
5.4.1.1	October 2010	
5.4.1.2	October 2010	
5.4.2	October 2010	
5.5	October 2010	
5.6	October 2010	
5.7.1	October 2010	
5.7.2	October 2010	
5.8.1	October 2010*	
	November 2011**	TN A532-1 / MB A532-1
5.8.2	October 2010*	
	November 2011**	TN A532-1 / MB A532-1
5.9	October 2010	* im Wartungshandbuch in deutscher Sprache <i>in the Maintenance Manual in German language</i>
5.10	October 2010	
5.11	October 2010	** im Wartungshandbuch in englischer Sprache <i>in the Maintenance Manual in English language</i>
6.1	October 2010	
6.2.1	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
6.2.2	October 2010	
6.3	October 2010	
6.4.1	October 2010	
6.4.2	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
6.4.3.1	October 2010	
6.4.3.2	October 2010	
6.5	October 2010	
6.6.1	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
6.6.2	October 2010	
6.7.1	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
6.7.2	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
6.8	October 2010	

MB: *Modification Bulletin* – Änderungsblatt
 TN : *Technical Note* – Technische Mitteilung

0.2 Verzeichnis der Seiten / List of effective pages

Seite / Page	Datum / Date	Bezug / Reference
7.1	October 2010	
7.2.1	October 2010	
7.2.2	October 2010	
7.2.3	October 2010	
7.2.4	October 2010	
7.2.5	October 2010	
8.1	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
8.2	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
8.3	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
8.4	October 2010	
8.5	November 2011	TN A532-1 / MB A532-1
8.6	October 2010	
8.7	October 2010	
8.8	October 2010	
9	October 2010	
10	October 2010	
11	October 2010	

MB: *Modification Bulletin* – Änderungsblatt
 TN : *Technical Note* – Technische Mitteilung

0.3 Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung der Komponenten und Systeme

- 1.1 Flugwerk
- 1.2 Steuerungsanlage
- 1.3 Triebwerksanlage
- 1.4 Elektrische Anlage
- 1.5 Sauerstoffanlage

2. Auf- und Abrüsten / Einstelldaten

- 2.0 Auf- und Abrüsten
- 2.1 Einstellung und Ruderausschläge
- 2.2 Rudermomente und Massen
- 2.3 Spiel in der Steuerung
- 2.4 Spiel im Flügelanschluß
- 2.5 Spiel im Höhenleitwerksanschluß

3. Kontrollen

- 3.1 Vorgeschriebene Kontrollen der Zelle
- 3.2 Jährliche Kontrolle (Jahresnachprüfung)
- 3.3 Sonderkontrollen der Zelle

4. Wartung

- 4.1 Wartung der Zelle
- 4.2 Wartung der Triebwerksanlage
 - 4.2.1 Propeller
 - 4.2.2 Motor
 - 4.2.3 Triebwerksanlage
- 4.3 Beschädigungen

5. Arbeitsanleitung zu Montage- und Wartungsarbeiten

- 5.1 Aus- und Einbau des Seitenruders,
Ablaßventil Seitenflossentank (falls eingebaut)
- 5.2 Aus- und Einbau der Schleppkupplung(en)
- 5.3 Austausch der Lagerbuchse des Flügelanschlusses
- 5.4 Hauptrad mit hydraulischer Bremse
- 5.5 Austausch des Faltpropellers mit Nabe
- 5.6 Austausch der Spindel
- 5.7 Austausch der Gasfeder
- 5.8 Austausch der Fangseile, Einstellung der Endschalter
- 5.9 Aus- und Einbau der Kraftstofftanks
- 5.10 Einstellung der Motorraumklappen
- 5.11 Einstellung der Triebwerkssteuerung

6. Ermittlung der Schwerpunktlage und der Zuladung

- 6.1 Einführung
- 6.2 Wägeverfahren
- 6.3 Logblatt der Wägungen
- 6.4 Leermasse und Leermassenschwerpunktlage
- 6.5 Masse der nichttragenden Teile
- 6.6 Zuladung in den Sitzen
- 6.7 Massen-Schwerpunkt-Diagramm
- 6.8 Betrieb mit ausgebautem Triebwerk

7. Auswahlliste

- 7.1 Anschlaggurte
- 7.2 Instrumente und Ausrüstung

8. Hinweisschilder und Symbole

9. Wartungsunterlagen

10. Erfassung der Betriebszeiten und Startzahlen

11. Liste der Spezialwerkzeuge

Diagramme:

1	Rumpfsteuerung	Okt. 2010
2	Seitensteuerung im Rumpf	Okt. 2010
3a	Flügelsteuerung Innen	Okt. 2010
3b	Flügelsteuerung Außen	Okt. 2010
4	Fahrwerk mit Einziehgestänge und hydraulischer Radbremse	Okt. 2010
5	Reserviert	Okt. 2010
6	Inspektionsöffnung Seitenflosse	Okt. 2010
7	Schablone für Querruderwägung	Okt. 2010
8	Triebwerkseinbau	Okt. 2010
9	Schaltplan Avionic	Nov. 2011
10a	Schaltplan Triebwerk-Einzelbedienung	Okt. 2010
10b	Schaltplan Triebwerk-Doppelbedienung	Okt. 2010
11	Übergabestecker I-Brett / Zelle	Nov. 2011
12	Vorrichtung zum Aus- und Einbau der Gasfeder	Okt. 2010

Farbkennzeichnung Arcus T

Nov. 2011

Prüflisten:

1.	Motorträger und Schwenkmechanismus	Okt. 2010
2.	Kraftstoffanlage	Okt. 2010
3.	Elektrische Anlage Triebwerksüberwachung, Motorprüflauf	Okt. 2010

Fehlersuche und Fehlerbeseitigung Arcus T:

Seite 1	Okt. 2010
Seite 2	Okt. 2010
Seite 3	Okt. 2010
Seite 4	Okt. 2010
Seite 5	Okt. 2010

Reparatur-Anweisung Arcus T

Seite 1	Okt. 2010
Seite 2	Okt. 2010
Seite 3	Okt. 2010
Seite 4	Okt. 2010

Es ist zweckmäßig,
Technische Mitteilungen und Lufttüchtigkeitsanweisungen
hinter dieser Seite einzuheften.

1. Beschreibung der Komponenten und Systeme

Hinweis:

Zusätzliche Beschreibungen sind im Flughandbuch in den Abschnitten 1.4, 1.5, 4.2 und 7 zu finden.

1.1 Flugwerk

Der Arcus T ist ein doppelsitziges Leistungs-Segelflugzeug in faserverstärkter Kunststoff-Bauweise mit Wölbklappen und gedämpftem T-Höhenleitwerk.

Tragflügel:

Die Flügelschale ist ein CFK-Schaum-Sandwich mit Holmgurten aus Kohlefaser-rovings und Holmstegen aus GFK-Schaum-Sandwich.

Rumpf:

Der CFK-Rumpf ist im Cockpitbereich mit Aramidfasern für eine hohe Arbeitsaufnahme verstärkt.

Höhenleitwerk:

Das Höhenleitwerk besteht aus Flosse und Ruder.

Die Flosse ist in GFK/CFK-Schaum-Sandwich aufgebaut, das Ruder hat eine reine CFK-Schale.

Seitenleitwerk:

Die Flosse und das Ruder sind in GFK-Schaum-Sandwich ausgeführt.

1.2 Steuerungsanlage

Höhensteuerung

Stahlstoßstangen von den Knüppelsteuerungen zum Aluminium-Umlenkhebel in der Seitenflosse bis zum Stahl-Antriebshebel (gleichzeitig Höhenleitwerks-Lagerung) oben an der Seitenflossenrippe, siehe Diagramm 1.

Die Anschläge für die Höhensteuerung befinden sich an den Spanten der Knüppelsteuerung.

Höhenrudertrimmung

Die Trimmung ist auf den Sitzwannenauflagen rastbar und verschiebbar angeordnet und durch Zugfedern mit der Höhensteuerstoßstange verbunden, siehe Diagramm 1.

Seitensteuerung

Von den verstellbaren Pedalen gehen Steuerseile direkt an den Seitenruderantrieb, siehe Diagramm 2.

Die Anschläge sind am Seitenflossenbeschlag unten.

Quersteuerung

Die Anschläge befinden sich an den Knüppelsteuerungen.

Stahlstoßstangen führen von den Knüppeln über einen Umlenkhebel zu einem Zwischenhebel und weiter zu den Querruder-Differentialhebeln, die auf den Wölbklappen-Antriebshebeln gelagert sind. Von dort gehen kurze Stahlstoßstangen bis zu den Trichtern im Rumpf für den automatischen Anschluss der Flügelsteuerung, siehe Diagramm 1.

Im Innenflügel erfolgt die Quersteuerung über den automatischen Anschluß an der Wurzelrippe ebenfalls mit Stoßstangen bis zu den Antriebshebeln für die Querruder, siehe Diagramm 3.

Das Querruder im Ansteckflügel ist durch Federbelastung kraftschlüssig über eine Mitnehmerfahne mit dem äußeren Querruder des Innenflügels verbunden.

Wölbklappensteuerung

Stahlstoßstangen führen von den Bediengriffen über einen Zwischenhebel zu den Wölbklappen-Antriebshebeln im Rumpf. Von dort gehen kurze Stahlstoßstangen bis zu den Trichtern im Rumpf für den automatischen Anschluss.

Auf dem Wölbklappenantriebshebel im Rumpf sind gleichzeitig die Querruder-Antriebshebel gelagert, so dass bei Wölbklappenbetätigung die Querruder symmetrisch mitbewegt werden. Zur Kraftunterstützung der Wölbklappe ist eine Torsionsfeder am Zwischenhebel angebracht.

Die Anschläge sind bei 'WK vorn' an der Bedienstoßstange und bei 'WK hinten' am Wölbklappen-Antriebshebel am Rumpfgerüst.

Bremsklappensteuerung

Die Bremsklappensteuerung im Rumpf erfolgt ebenfalls mit Stahlstoßstangen von den Bediengriffen über einen Umlenkhebel zu den Verkniehebeln und den Trichtern für den automatischen Anschluß zum Flügel, siehe Diagramm 1.

Der Anschlag für eingefahrene Bremsklappen und der Anschlag für ausgefahrene Bremsklappen sind am Rumpfgerüst. Zusätzliche Gummianschläge befinden sich in jedem Bremsklappenkasten.

Im Flügel gehen Stahlstoßstangen vom automatischen Anschluß bis zu den zwei Antriebshebeln der Schempp-Hirth Bremsklappe, siehe Diagramm 3.

Fahrwerk mit Radbremse

Stahlstoßstangen führen von den Bediengriffen, die in einer Kulisse geführt werden, zum Antriebshebel am Fahrwerk.

Eine Gasfeder am Fahrwerk unterstützt das Einfahren.

Die Anschläge für die Fahrwerksbetätigung befinden sich bei Fahrwerk EIN durch Anschlag des Antriebhebels am Stahlrohrgerüst sowie bei Fahrwerk AUS durch Anschlag am verknieten Fahrwerk selbst.

Zusätzlich ist eine Wegbegrenzung durch die Kulisse für die Fahrwerksbetätigung vorhanden.

Die hydraulische Radbremse wird von den Bremsgriffen an den Steuerknüppeln durch in Bowdenzügen geführte Drahtseile betätigt.

Eine Systemskizze des Fahrwerkes mit Radbremsanlage ist im Diagramm 4 zu finden.

Wasserballastanlage(n)

Beschreibung siehe Flughandbuch Abschnitt 7.9.

1.3 Triebwerksanlage

Eine Beschreibung der Triebwerksanlage findet sich im Flughandbuch auf Seite 1.4.2 und 7.10.

Eine Baubeschreibung mit Daten von Motor und Propeller ist den jeweiligen Handbüchern zu entnehmen.

Der Aufbau der Triebwerksanlage ist dem Diagramm 8 im Wartungshandbuch zu entnehmen.

Zum Bedienen des Triebwerkes sind mehrere Funktionen in der Triebwerks-Bedieneinheit, die im Instrumentenbrett montiert ist, zusammengefaßt, siehe Beschreibung im Flughandbuch Abschnitt 7.3.

Kraftstoffanlage

Eine Beschreibung findet sich im Flughandbuch, Abschnitt 7.11.

1.4 Elektrische Anlage

Eine Beschreibung findet sich im Flughandbuch Abschnitt 7.12.

1.5 Sauerstoffanlage

Eine Beschreibung findet sich im Flughandbuch Seite 7.13.1.

2. Auf- und Abrüsten / Einstelldaten

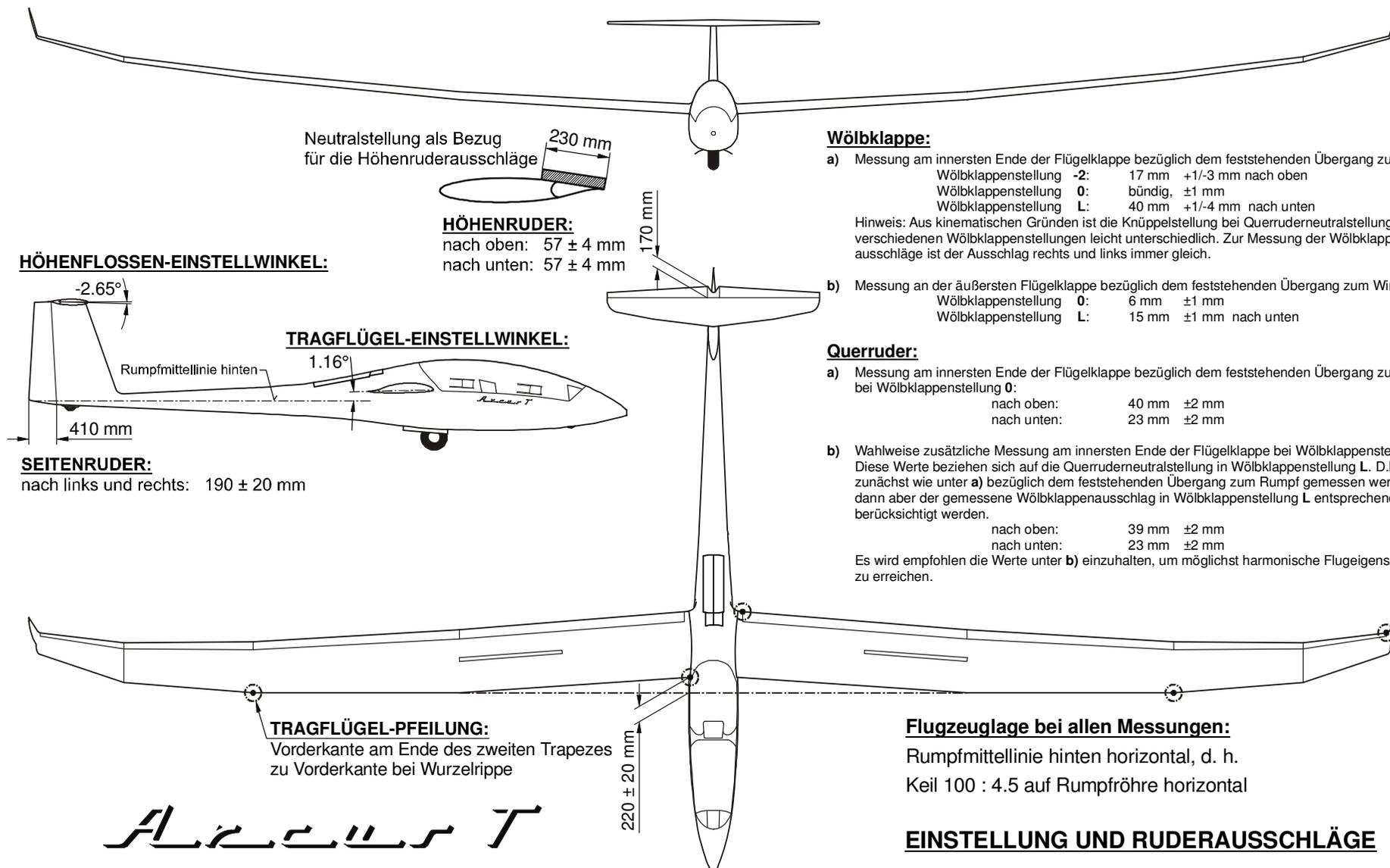
2.0 Auf- und Abrüsten

Anweisungen bzw. Beschreibung zum Auf- und Abrüsten sind dem Flughandbuch Abschnitt 4.2 zu entnehmen.

2.1 Einstellung und Ruderausschläge

Die Einstelldaten und Ruderausschläge sind dem Übersichtsblatt (Seite 2.1.2) zu entnehmen.

Bei Reparaturen ist darauf zu achten, daß die Toleranzen eingehalten werden.



Wölbklappe:

- a) Messung am innersten Ende der Flügelklappe bezüglich dem feststehenden Übergang zum Rumpf:
 Wölbklappenstellung -2: 17 mm +1/-3 mm nach oben
 Wölbklappenstellung 0: bündig, ±1 mm
 Wölbklappenstellung L: 40 mm +1/-4 mm nach unten
 Hinweis: Aus kinematischen Gründen ist die Knüppelstellung bei Querruderneutralstellung in den verschiedenen Wölbklappenstellungen leicht unterschiedlich. Zur Messung der Wölbklappen-ausschläge ist der Ausschlag rechts und links immer gleich.

- b) Messung an der äußersten Flügelklappe bezüglich dem feststehenden Übergang zum Winglet:
 Wölbklappenstellung 0: 6 mm ±1 mm
 Wölbklappenstellung L: 15 mm ±1 mm nach unten

Querruder:

- a) Messung am innersten Ende der Flügelklappe bezüglich dem feststehenden Übergang zum Rumpf bei Wölbklappenstellung 0:
 nach oben: 40 mm ±2 mm
 nach unten: 23 mm ±2 mm
- b) Wahlweise zusätzliche Messung am innersten Ende der Flügelklappe bei Wölbklappenstellung L. Diese Werte beziehen sich auf die Querruderneutralstellung in Wölbklappenstellung L. D.h. es muß zunächst wie unter a) bezüglich dem feststehenden Übergang zum Rumpf gemessen werden und dann aber der gemessene Wölbklappen-ausschlag in Wölbklappenstellung L entsprechend berücksichtigt werden.
 nach oben: 39 mm ±2 mm
 nach unten: 23 mm ±2 mm
- Es wird empfohlen die Werte unter b) einzuhalten, um möglichst harmonische Flugeigenschaften zu erreichen.

Flugzeuglage bei allen Messungen:

Rumpfmittellinie hinten horizontal, d. h.
 Keil 100 : 4.5 auf Rumpfröhre horizontal

EINSTELLUNG UND RUDERAUSSCHLÄGE

2.2 Rudermomente und Massen

Nach einer Reparatur oder Neulackierung dürfen die Rudermomente und sollen die Massen folgende Werte nicht überschreiten:

<u>Ruder</u>	Masse kg	Restmoment cmkg
Seitenruder mit Massenausgleich	4,80 bis 5,90	(-10,00) bis (-7,00)
1 Höhenruder ohne Beschlag	0,80 bis 1,00	3,65 bis 4,50
<u>Flügelklappen:</u>		
Innenflügel innen mit Massenausgleich	2,21 bis 3,07	10,48 bis 16,22
Innenflügel mitte mit Massenausgleich	2,35 bis 3,05	6,52 bis 10,16
Innenflügel außen	0,90 bis 1,29	3,44 bis 4,95
Ansteckflügel	0,39 bis 0,56	1,02 bis 1,46

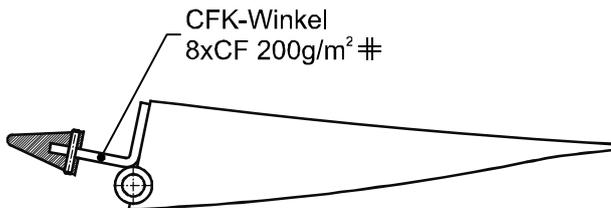
Werden die Werte des Restmomentes überschritten, so ist ein zusätzlicher Massenausgleich folgendermaßen vor der Drehachse anzubringen.

1. Bei Reparaturen im Bereich der Reparatur.
2. Bei Neulackierung möglichst über die ganze Länge des lackierten Bereiches (bei Rudern ohne Massenausgleich) bzw. in der Nähe oder neben dem schon vorhandenen Massenausgleich.

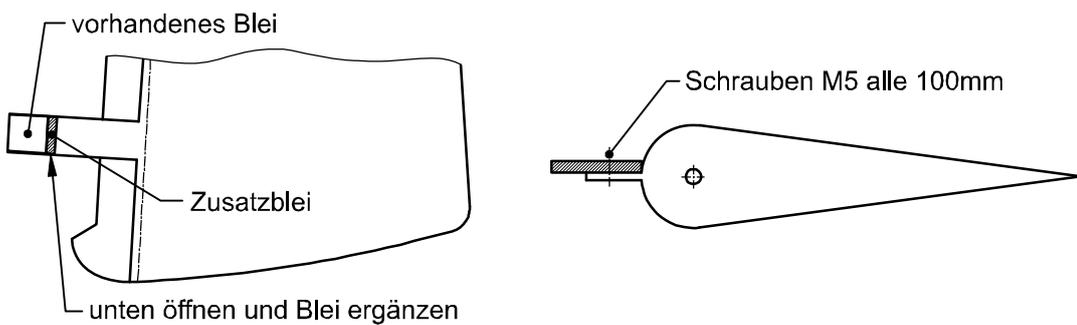
Wird infolge von zusätzlichem Massenausgleich der Tabellenwert der Rudermasse überschritten, so ist dies bis 15% zulässig, wenn das Restmoment innerhalb der Toleranz bleibt.

Bei allen Rudern ist der Massenausgleich (Bandmaterial aus Blei oder Stahl, maximale Länge des einzelnen Stück 0,5 m) an der Fahne vor der Drehachse anzuschrauben bzw. anzuharzen, wenn ein Rundmaterial (Stahl, Messing, Blei) verwendet wird.

Mittlere Flügelklappe des Innenflügels



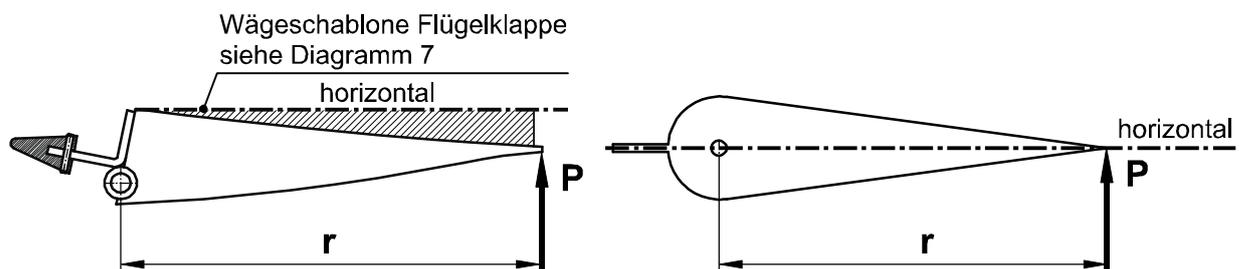
Seitenruder



Die Rudermomente werden im ausgebauten Zustand der Ruder bestimmt.

$$M = P \times r$$

Die Profelsehne muß dabei möglichst horizontal sein.



Ruder im Drehpunkt gelagert.

Messung der Kraft P mit Hilfe einer Brief- oder Federwaage.

Nach Einbau von zusätzlichen Massenausgleichsgewichten ist zu überprüfen, ob die Ruderausschläge nicht eingeschränkt werden.

2.3 Spiel in der Steuerung

Bei festgehaltenen Steuern darf das Spiel an den Rudern folgende Werte nicht überschreiten:

Innenflügel:

Innere Flügelklappe : +/- 3 mm, gemessen 149 mm hinter Drehachse

Zwischen innerer und
mittlerer Flügelklappe : +/- 3 mm, gemessen 143 mm hinter Drehachse

Zwischen mittlerer und
äußerer Flügelklappe : +/- 2 mm, gemessen 115 mm hinter Drehachse

Höhenruder : +/- 3 mm, gemessen 170 mm hinter Drehachse

Bei übermäßigem Spiel in Lagern und Gelenken sind diese auszuwechseln bzw. Maßnahmen zur Behebung beim Hersteller zu erfragen.

Das Seitenruder hat eine direkt durchgehende Seilsteuerung und ist deshalb immer spielfrei.

Die Flächenklappe des Ansteckflügels wird mit Federkraft auf die äußere Flächenklappe des Innenflügels gedrückt und ist deshalb immer spielfrei.

2.4 Spiel im Flügelanschluß

Tangentiales Spiel (Bewegung vor und zurück) kann durch Abnutzung der auf die Flügelanschlußbolzen gepreßten Scheiben auftreten.

Bei Bewegungsmöglichkeiten von über 30 mm am Flügelende bzw. am Ansteckflügel ist das Spiel durch Aufschieben von 0.3 mm bis 0.5 mm starken zusätzlichen Scheiben mit einem Innendurchmesser von

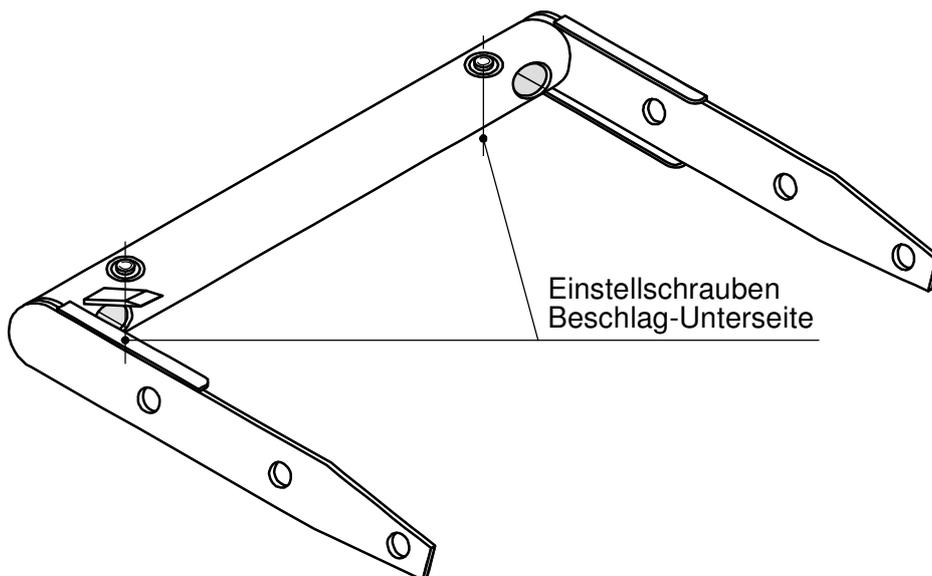
17.95 mm (Flügel)
9.95 mm (Ansteckflügel)

zu beseitigen, bis sich die Flügel bzw. der Ansteckflügel gerade noch gut montieren lassen.

2.5 Spiel im Höhenleitwerksanschluß

Bei merklichem vertikalen Spiel an der Höhenflossenspitze sind die einstellbaren Buchsen (mit 4 mm Inbusschlüssel) im Höhenruderantriebsbeschlag enger zu stellen bis sich das Höhenleitwerk gerade noch gut montieren läßt.

HÖHENRUDER-ANTRIEBSBESCHLAG



3. Kontrollen

Hinweis:

Zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit sind die Kontrollen, Wartungen und Wartungshinweise entsprechend den Abschnitten 3, 4 und 9 des Wartungshandbuchs durchzuführen.

3.1 Vorgeschriebene Kontrollen der Zelle

Seitensteuerseile

Nach jeweils 200 Betriebsstunden und bei jeder Jahresnachprüfung sind die Seitensteuerseile bei vorderer und hinterer Pedalstellung im Bereich der S-förmigen Führungen an den Pedalen sowie im gesamten zugänglichen freien Seilbereich nach FAA AC 43.13-1A § 198 zu prüfen.

Bei Beschädigung, Abnutzung, Korrosion sind die Steuerseile auszuwechseln. Verschleiß von einzelnen Drähten bis zu 25% ist unbedenklich.

Beim Einbau neuer Seile sind Steuerseile B 3.2 mm ISO 2020 aus verzinktem C-Stahldraht zu verwenden.

Seilverbindungen sind mit feuerverzinkten Kauschen A3.5 DIN 6899 und Nicopress-Klemmen Nr. 18-3-M oder Nr. 28-3-M herzustellen. Hierbei ist das Werkzeug Nr. 51-M-850 zu benutzen.

Verarbeitung und Prüfung der Seilverbindungen müssen nach den Anweisungen des Herstellers erfolgen.

Drahtseile

Beim Austausch von Drahtseilen sind folgende Seile zu verwenden:

Steuerseil B 3.2 mm ISO 2020, Konstruktion 7x19

(1/8" MIL-W-1511 A oder MIL-W-83420 D)

- Seitensteuerseil, Fangseile, Schleppkupplungen -

Steuerseil A 1.6 mm ISO 2020, Konstruktion 7x7

(1/16" MIL-W-1511 A oder MIL-W-83420 D)

- Pedalverstellung, Seitenflossentank, Dekozug, Motordeckelantrieb –

Drahtseil 1.8 mm DIN 3053

- Radbremse –

Die Seilverbindungen für die Steuerseile sind nach dem Handbuch

Aircraft Inspection and Repair FAA AC 43.13-1B
in der letzten Ausgabe

herzustellen.

Schleppkupplung

Durchführung der Kontrollen in Übereinstimmung mit der Betriebs- und Wartungsanweisung für die Schleppkupplung, siehe Wartungsunterlagen Abschnitt 9.

Instrumente

Für die eingebauten Instrumente und Geräte gelten die Anweisungen des jeweiligen Herstellers.

Anschnallgurte

Die Betriebszeit der Gurte beträgt z. Zt. 12 Jahre nach Einbau, siehe Unterlagen der Gurthersteller.

Gasfedern

Im Motorraum befindet sich eine Gasfeder, die das Triebwerk entlastet.

Im Rumpf (Fahrwerk, Instrumentenbrett) sind Zug- und Druckgasfedern eingebaut. Die Kolbenstangen müssen in sauberem Zustand sein und dürfen keinerlei Beschädigungen aufweisen.

Ist an einer Kolbenstangenabdichtung Öl ausgetreten, muss die Gasfeder ausgetauscht werden.

3.2 Jährliche Kontrolle (Jahresnachprüfung)

Im Rahmen der Jahresnachprüfung sind die nachstehend beschriebenen Kontrollen durchzuführen.

Hinweis: Erforderliche Wartungsarbeiten sind in eigenen Abschnitten beschrieben.

Die Steuerung (siehe Übersichtszeichnungen Diagramm 1 bis 4) ist wie folgt zugänglich:

■ Flügelsteuerung

Flügelklappenantriebe innerhalb des Flügels durch Montageöffnung auf der Flügelunterseite.

■ Rumpfsteuerung mit Wasserballastsystemen

Antriebe im Rumpf nach Demontage der Sitzwannen und der Rücken-spantabdeckung.

■ Höhenruderantrieb

Nach Abnahme des Höhenleitwerkes.
Inspektionsöffnung für Höhenruder-Umlenkhebel in der Seitenflosse unten (kann bei Bedarf angebracht werden, siehe Diagramm 6).

■ Seitenruderantrieb

An der Antriebsrippe.

■ Aus- und Einfahrtriebwerk

Nach dem Öffnen der Motorraumklappen

Nach Reinigung des gesamten Flugzeuges sind folgende Kontrollen und Arbeiten durchzuführen:

- Gesamte Oberfläche auf Beschädigungen wie Risse, Löcher, Kratzer, Beulen und abgelöstes Laminat untersuchen.

Bei Beschädigungen des Außengewebes einer Sandwichschale muß auch das Innengewebe kontrolliert werden.

Es ist zu empfehlen, einen Sachverständigen heranzuziehen.

- Alle Beschlagteile, die am GFK/CFK befestigt sind, auf festen Sitz überprüfen.

Zustand des GFK/CFK an den Beschlägen überprüfen (auf Risse, weiße Stellen und Delaminierungen achten).

- Alle zugänglichen Metallteile und Lager auf Beschädigungen überprüfen.

Sollten Reparaturen notwendig sein, so sind entsprechende Anweisungen des Herstellers anzufordern.

- Alle zugänglichen Metallteile wie Beschläge, Stoßstangen und Hebel sind auf Korrosion zu untersuchen.

Falls notwendig, Rost entfernen, Teile gründlich reinigen und mit neuem Korrosionsschutz versehen.

Der zu dieser Oberflächenbehandlung benötigte Korrosionsschutz kann von der Firma SCHEMPP-HIRTH bezogen werden.

- Haubenverriegelung und – Demontage

Kontrollieren, ob das Verriegelungs- und Demontagegestänge nicht beschädigt ist.

Auf Delamination / Risse an den Lagerstellen der Verriegelung und der rumpfseitigen Lagerung der Haube achten.

Auf Delamination des vorderen CFK-Scharnieres bzw. Verformung des hinteren Scharnieres der Haube achten.

- Bei Verdacht oder Feststellung von undichten Wassertanks ist Kontakt mit dem Hersteller aufzunehmen.
- Wasserablaß-Ventilhub kontrollieren; die Differenz des Ventilhubes zwischen dem rechten und dem linken Flügeltank darf nicht mehr als 10 mm betragen.

- Heckwasserballast: (Option)

Betätigung und Antrieb des Abblaßventiles des Seitenflossentanks überprüfen.
Bei Undichtheit des Ventils Seitenruder abbauen, siehe Abschnitt 5.1.
Bohrungen der Wasserstandsanzeige des Wassertanks auf Sauberkeit kontrollieren.

- Schmierplan

Es wird folgender Schmierplan empfohlen
(es sind handelsübliche, säurefreie Fette und Öle zu verwenden):

Rumpf: (siehe Diagramm 1, 4 und Triebwerksübersicht Diagramm 8):

Gesamte zugängliche Rumpfstuerung
(Lager mit Staubschutzkappen sind wartungsfrei).

Es wird empfohlen, die beiden Führungsrohre der Seitensteuer-Pedalverstellung und die Seile im Bereich der S-förmigen Führungen an den Pedalen leicht mit Vaseline einzufetten, um die Pedalverstellung leichtgängig zu halten.

Lagerstellen des Betätigungsmechanismus zum Öffnen und Demontage der Haube.

Schubrohr der Ausfahrspindel des Triebwerks

Schwenklager am Motorträger

Höhen- und Seitenleitwerk:

Zugängliche Lagerstellen der Ruder.

Flügel (siehe Diagramm 3):

Zugängliche Anschlusspunkte der Klappenantriebe sowie Lagerstellen der Bremsklappen und der Bremsklappendeckel.

■ Fahrwerk

Kontrollieren, ob die Radachse und die Fahrwerksstreben nicht verbogen oder beschädigt und die Aufhängebeschläge am Stahlrohrgerüst nicht beschädigt sind.

Kontrolle des seitlichen Spiels der Radnabe.

Luftdruck des Hauptrades prüfen: 4.0 bar

Bremswirkung überprüfen.

Demontage des Rades zum Zwecke der Reinigung und Schmierung sowie der Wartung der Bremsanlage siehe Abschnitt 5.4.

■ Sporn

Auf Abnutzung und Beschädigung prüfen.

■ Heckrad (falls eingebaut)

Auf Delaminierung achten.

Luftdruck prüfen (3,0 bar).

■ Bugrad (falls eingebaut)

Auf Delaminierungen am Bugradkasten achten. Luftdruck prüfen (3,0 bar).

■ Statische und Gesamtdruckabnahme einschließlich Leitungen und Schlauchkupplungen auf Durchgang und Dichtheit prüfen.

Auf lose Instrumentengläser achten.

■ Kontrollieren ob die Verkabelung der Ausrüstung mit den Batterien richtig verbunden ist sowie auf die richtige Befestigung von Steckern, Schaltern und Scheuerstellen an den Kabeln achten.

Auf lose Schrauben und sichere Verbindungen achten.

■ Die Anschlaggurte sind laufend auf Beschädigung und Stockflecken zu prüfen. Die Metallteile des Gurtzeuges sind öfters auf Rostansatz zu kontrollieren.

■ Am aufgebauten Flugzeug Überprüfung der Ruderausschläge mit Helfer (siehe Abschnitt 2.1) und Funktionskontrolle der Steuerung und der Schleppkupplung vornehmen (Austausch der Schleppkupplung siehe Abschnitt 5.2).

Zwischen dem Flügel und den Flügelklappen muss ein Spalt von mindestens 1.5 mm vorhanden sein.

Flügel- und Ruderanschlüsse auf übermäßiges Spiel untersuchen (siehe Abschnitt 2.3 bis 2.5).

Lager mit zu großem radialen Spiel müssen ersetzt werden.

3.3 Sonderkontrollen der Zelle

Prüfungsablauf zu Erhöhung der Betriebszeit

1. Allgemeines

Die Ergebnisse der an Tragflügelholmen nachträglich durchgeführten Betriebsfestigkeitsversuche haben den Nachweis erbracht, daß die Betriebszeit der GFK/CFK-Segelflugzeuge und –Motorsegler auf 12000 Flugstunden erhöht werden kann, wenn für jedes Stück –über die obligatorische Jahresnachprüfung hinaus – in einem speziellen Mehrstufenprüfprogramm die Lufttüchtigkeit unter dem Aspekt der Lebensdauer erneut nachgewiesen wird.

2. Fristen

Hat das Segelflugzeug (oder der Motorsegler) eine Betriebszeit von 6000 Flugstunden erreicht, so ist eine Nachprüfung nach dem unter Punkt 3 aufgeführten Programm durchzuführen.

Bei positivem Ergebnis dieser Nachprüfung bzw. nach ordnungsgemäßer Reparatur der festgestellten Mängel wird die Betriebszeit des Segelflugzeuges (oder des Motorseglers) um 3000 Stunden, also auf insgesamt 9000 Flugstunden erhöht (1. Stufe).

Das vorgenannte Prüfungsprogramm ist dann in Abständen von je 1000 Stunden zu wiederholen.

Sind die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel ordnungsgemäß repariert, so kann die Betriebszeit um jeweils 1000 Flugstunden auf 10000 (2. Stufe) bzw. 11000 Stunden (3. Stufe) bzw. 12000 Flugstunden (4. Stufe) erhöht werden.

3. Das jeweilige Prüfprogramm ist beim Hersteller anzufordern.

4. Die Prüfungen dürfen nur beim Hersteller oder in einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchgeführt werden.

5. Die Ergebnisse der Prüfungen sind in einem Befundbericht aufzuführen, wobei zu jeder Maßnahme Stellung zu nehmen ist.

Werden die Prüfungen in einem Luftfahrttechnischen Betrieb vorgenommen, so ist dem Hersteller eine Kopie des Befundberichtes zur Auswertung zuzuleiten.

6. Die nach § 15 (1) LuftGerPV durchzuführende Jahresnachprüfung bleibt durch diese Regelung unberührt.

4. Wartung

4.1 Wartung der Zelle

Die Zelle ist unter normalen Betriebsbedingungen bis zur nächsten Jahresnachprüfung wartungsfrei.

Ein Nachschmieren ist außer bei den Anschlußpunkten für die Flügel- und Leitwerksmontage, siehe Flughandbuch Abschnitt 4.2, nur bei Bedarf (Schwergängigkeit) an Stellen mit Gleitlagern im Rumpf und Flügel (z.B. Trimmungsbetätigung, Bremsklappengestänge) erforderlich.

Das Reinigen und Schmieren der Räder sowie der Schleppkupplung(en) ist je nach angefallener Verschmutzung durchzuführen.

4.2 Wartung der Triebwerksanlage

4.2.1 Propeller

Wartungsarbeiten sind nach jeweils 25 Stunden Laufzeit oder mindestens einmal jährlich entsprechend den Angaben des Handbuches für den Propeller, siehe Abschnitt 9 durchzuführen.

Wichtiger Hinweis:

Betriebszeitintervall und Sonderkontrollen, siehe Handbuch für Faltluftschraube, (Abschnitt 9).

4.2.2 Motor

Wartungsarbeiten sind nach jeweils 25 Stunden Motorlaufzeit oder mindestens einmal jährlich entsprechend den Angaben des Motoren-Handbuches, siehe Abschnitt 9 durchzuführen.

Wichtiger Hinweis:

Betriebszeitintervall und Grundüberholung gemäß Motorenhandbuch (Abschnitt 9).

4.2.3 Triebwerksanlage

Wartungs- und Kontrollarbeiten für Propeller und Motor siehe Seite 4.2.1 und 4.2.2.

Für die übrigen Teile der Triebwerksanlage (Motorträger, Schwenkmechanismus, Kraftstoffanlage usw.) werden die Wartungsarbeiten entsprechend dem Motor alle 25 Motorbetriebsstunden bzw. mindestens einmal jährlich durchgeführt.

Die Prüflisten - P1 und folgende - befinden sich im Anhang zu diesem Wartungshandbuch.

4.3 Beschädigungen

Auf kleinere Veränderungen achten, wie Lackrisse, Löcher, Delaminierungen in den Faserverbund-Bauteilen usw.

Bei Unklarheiten über die Wichtigkeit des Schadens sollte immer eine CFK/GFK-Fachkraft hinzugezogen werden.

Kleinere Schäden an der Sekundärstruktur, welche die Lufttuchtigkeit nicht beeinflussen, können selbst repariert werden. Dazu gehören Lackschäden, Schäden an den Fahrwerksklappen, an den Endleisten der Ruder (keine Gewichtszunahme zulässig) sowie Kratzer oder kleinere Risse in der Plexiglashaube.

Größere Schäden und Schäden an der Hauptstruktur – dazu gehören nahezu alle Teile des Flugzeuges – dürfen nur von einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung repariert werden.

Eine Reparaturanleitung ist im Anhang beigelegt.

Bei Ersatz der Plexiglashaube sind folgende Farben zulässig:

- Farblos
- Grün (leichte Einfärbung, Plexiglas Nr. 2422)
- Blau (leichte Einfärbung, Plexiglas Nr. 7704)

Als Brandschutzfarbe im Motorraum ist zu verwenden:

- Pyromors (2 Anstriche) und
- Pyromors Schutzlack

entsprechend den Technischen Merkblättern der
Fa. Desowag / Düsseldorf

Zusätzlich als Feuchtigkeitsschutz:

„Courtaulds Aerospace“
Überzugslack 4232-0303 farblos
mit
„Courtaulds Aerospace“
Härter N 39/1327

Die Brandschutzfarbe ist von der Fa. Schempp-Hirth zu beziehen.

5. Arbeitsanleitung zu Montage- und Wartungsarbeiten

5.1 Aus- und Einbau des Seitenruders

Ablaßventil Seitenflossentank (falls eingebaut)

Zur Kontrolle des Ablaßventiles des Seitenflossentanks muß das Seitenruder demontiert werden.

Sicherungsmutter an der unteren Seitenruderlagerung und Seitenruder-Steuerseile lösen.

Vor dem Lösen der Seitensteuerseile die Spannung der Seitensteuerseile vermindern (beide Seitensteuerseile zurückziehen).

Montageplatte auf der rechten Seite des Hornes des Massenausgleiches demontieren.

Seitenruder leicht nach links ausgeschlagen anheben und nach hinten abnehmen.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Es sind neue Stoppmuttern zu verwenden.

Anzugsmoment für Sicherungsmutter M8: 10 Nm

Ablaßventil Seitenflossentank (falls eingebaut)

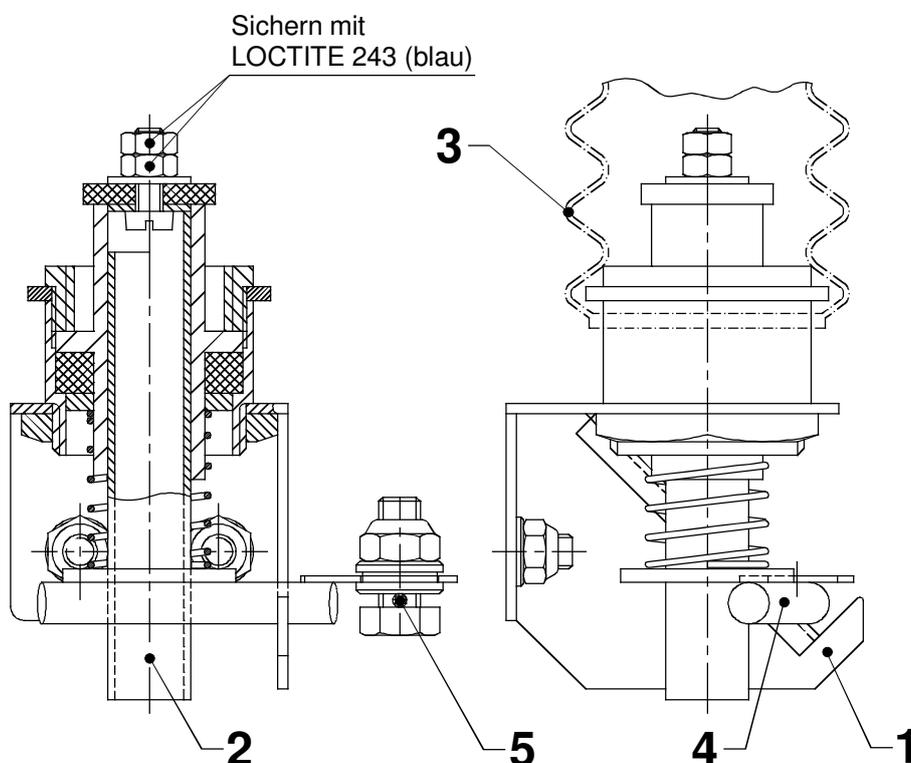
Erforderliche Wartungsarbeiten am Ablaßventil und seiner Betätigung können mit Hilfe der Zeichnung durchgeführt werden:

Das Betätigungsseil für den Wasserablaß kann direkt am Betätigungshebel unter der Sitzwannen-Auflage mit Hilfe des aufgepreßten Gewinde-Endes eingestellt werden. Wird die Stellung des Betätigungsseils für den Seitenflossentank angepaßt, so muß auch das Betätigungsseil des Flügel-Wassertanks angepaßt werden. Dies geschieht auf die gleiche Weise direkt an der Torsionsantriebsstange für den Wasserballast im Flügel, rechts hinter der Sitzlehne des hinteren Piloten.

Für die Einstellung des Seitenflossentanks den Gummifaltenbalg **3** vom Ventil nach oben abziehen. Der Betätigungshebel im Cockpit befindet sich in der Stellung ZU. Das Betätigungsseil so einstellen, daß in der geschlossenen Stellung das Betätigungsseil nicht gespannt wird (max. 10 mm toter Weg).

Kontrolle: Beim Betätigen des Wasserablasses muß sich das Ventiltrohr **2** hochschieben, so daß die Rohröffnung oben freigegeben wird.

Anschließend Gummibalg wieder aufschieben. Wasser in Tank füllen, Dichtigkeit des Ventils sowie Abfließen des Wassers überprüfen.



5.2 Aus- und Einbau der Schleppkupplung(en)

Bugkupplung

Die Bugkupplung ist in der Rumpfspitze eingebaut.

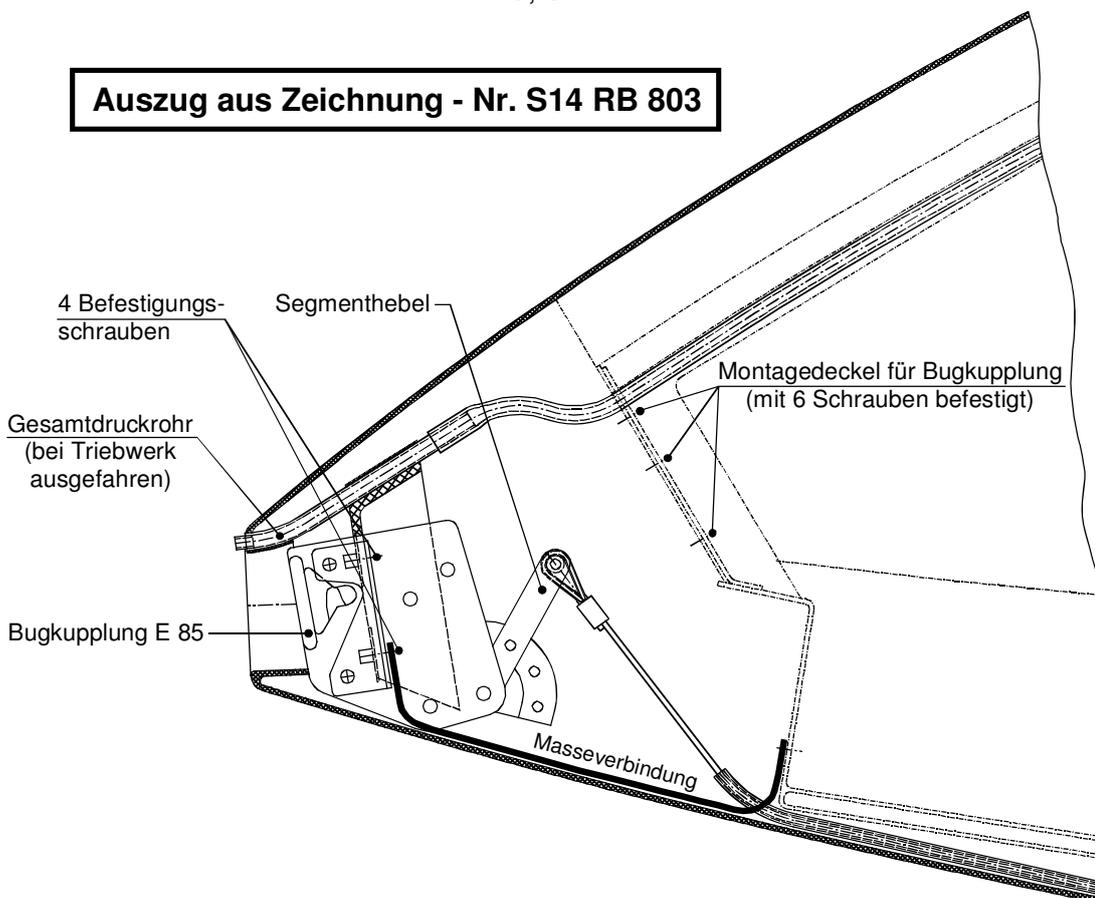
Sie ist laufend auf Beschädigungen zu untersuchen, zu reinigen und zu schmieren.

Zum Ausbau der Bugkupplung ist folgendermaßen vorzugehen:

- Vorderes Instrumentenbrett hochklappen.
- Lüftungsspannt (6 Schrauben demontieren) abnehmen, dann ist die Bugkupplung zugänglich.
- Seilanschluss vom Segmenthebel und vier Befestigungsschrauben lösen und Kupplung nach hinten abziehen.

Beim Wiedereinbau der Kupplung ist darauf zu achten, daß das Massekabel wieder angeschlossen wird (siehe Skizze).

Schraubenanzugsmomente: M4, 2 Nm
 M5, 5 Nm



Schwerpunktkupplung (Option)

Die Schleppkupplung ist auf Grund ihres Einbaues im Rumpfboden stärkerer Verschmutzung ausgesetzt.

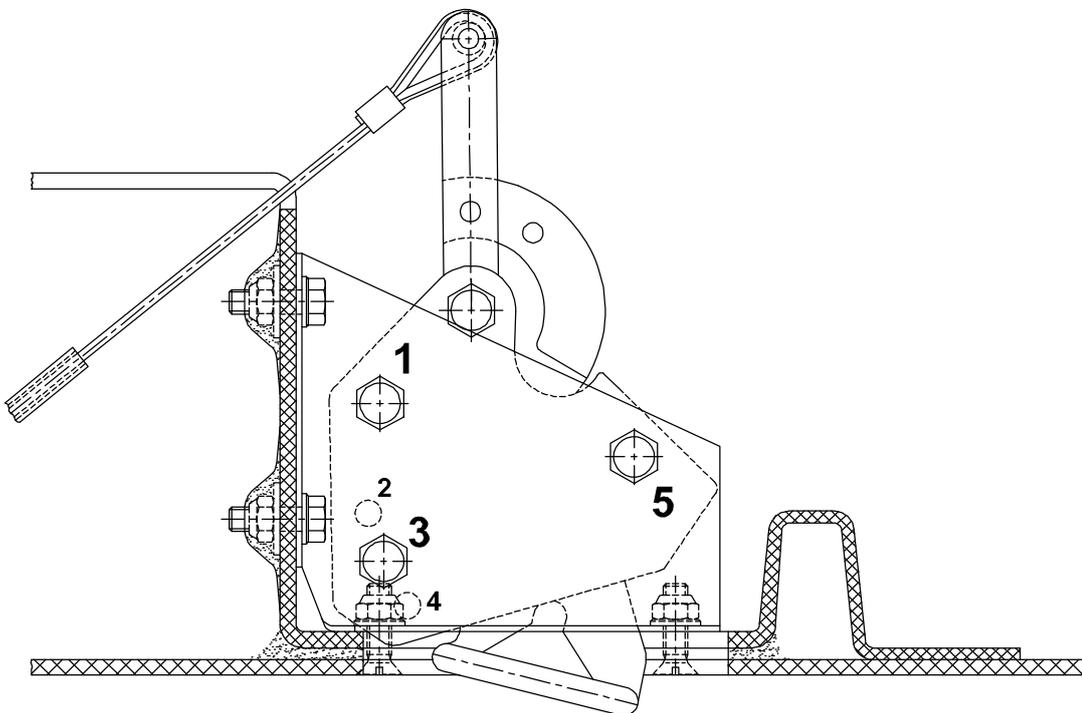
Sie muß daher laufend auf Beschädigung untersucht, gereinigt und geschmiert werden.

Nach Entfernen der hinteren Sitzwanne läßt sich die Kupplung leicht ausbauen. Seilanschlu vom Segmenthebel und drei Befestigungsschrauben lösen.

Beim Wiedereinbau Befestigungsschrauben durch die richtigen Bohrungen Nr. 1, 3 und 5 stecken (siehe Skizze).

Schraubenanzugsmoment: M6, 10 Nm

Auszug aus Zeichn. - Nr. S14 RB 811



5.3 Austausch der Lagerbuchse des Flügelanschlusses

Am rumpfseitigen Flügelanschluss sind vier Lagerbuchsen eingebaut, die nach harten Landungen auf Anrisse zu prüfen sind.

Ist ein Austausch notwendig, so wird folgendermaßen vorgegangen:

a) Flügelanschluss vorn:

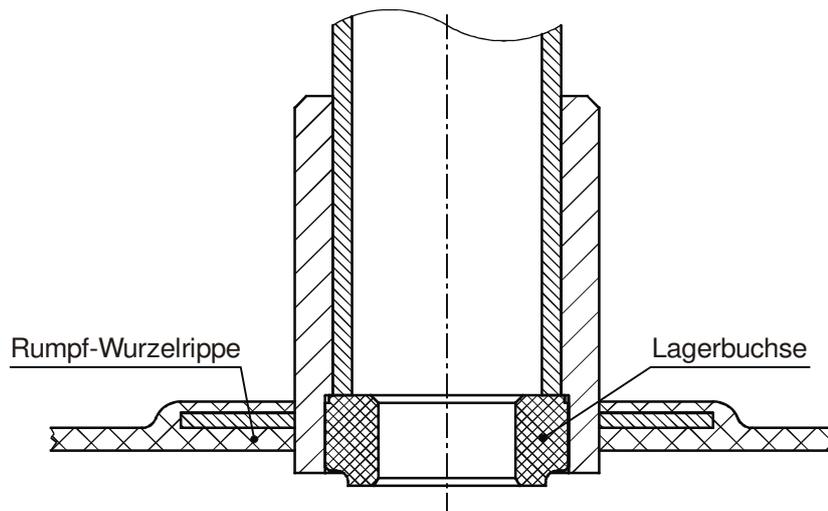
Lagerbuchse mit Abziehvorrichtung herausnehmen.

b) Flügelanschluss hinten:

Von der Gegenseite mit einem Rundmaterial von etwa 15 bis 18 mm Durchmesser Lagerbuchse herausschlagen.

Neue Lagerbuchse mit Loctite (z.B. 603) einsetzen.

Lagerbuchse dreimal am Außenrand verstemmen oder verkörnen.



Flügel montieren und Flügelspiel kontrollieren.

Bei zu großem Flügelspiel (über 30 mm Spiel am Flügelende) nach den Anweisungen im Abschnitt 2.4 verfahren.

5.4 Haupttrad mit hydraulischer Bremse

Hauptbremsrad Firma TOST:

Beim Ausbau des Rades zum Zwecke der Reinigung und Schmierung sind zuerst die beiden Befestigungsschrauben, die die beiden Bremszangenhälften zusammenhalten, zu lösen und die Bremszangenteile mit dem Hydraulikschlauch abzuziehen. Befestigungsschraube des Bremsschildes auf der Innenseite der Schwinge demontieren.

Splint und Kronenmutter auf einer Seite der Radachse entfernen und Achse herausziehen. Distanzscheibe auf der rechten Radseite herausnehmen. Rad herausnehmen.

Darauf achten, dass keine Scheiben und Buchsen verloren gehen. Alle Teile reinigen. Lager, Buchsen und Achse schmieren.

Im Übrigen sind die Anweisungen der Firma TOST / D-München zu beachten.

Hauptbremsrad Firma BERINGER (Option):

Die Anweisungen der Firma BERINGER / F-Chätelneuf sind zu beachten.

Hinweis:

Hydraulikschlauch zwischen Bremszylinder und Bremszange nicht demontieren und Bremse nicht betätigen, wenn die Bremszange von der Bremsscheibe abgenommen ist.

Die Radbremse wird mit dem Bremsgriff an den Knüppeln betätigt, siehe Diagramm 4.

Radbremse vorn:

Der Bowdenzug geht direkt auf den Antriebshebel des Bremszylinders.

Radbremse hinten:

Der Bowdenzug geht nach vorn und ist an der Halterung des Bremszylinders befestigt. Die Bowdenzughülle liegt am Antriebshebel des Bremszylinders an und betätigt den Antriebshebel beim Ziehen des Bremsgriffes am hinteren Knüppel.

Abfall der Bremswirkung siehe Seite 5.4.1.2.

Hauptrad mit hydraulischer Bremse (Forts.)**Beim Abfall der Bremswirkung**

1. Bremsbeläge kontrollieren:
Ab einer Mindestdicke von 1,5 mm bis 2 mm sind die Bremsbeläge zu erneuern. Dazu sind die beiden Bremszangenhälften zu demontieren.
2. Dichtigkeit des Hydrauliksystems kontrollieren.
3. Bremsflüssigkeit kontrollieren:
 - a) Vordere Sitzwanne ausbauen.
 - b) Deckel vom Bremsflüssigkeitsbehälter schrauben.
 - c) Falls erforderlich Bremsflüssigkeit nachfüllen und entlüften, siehe Seite 5.4.2
 - d) Bremswirkung kontrollieren; anschließend demontierte Teile wieder einbauen.
4. Einstellung der Bremsbowdenzüge:
 - a) Die Bowdenzüge dürfen an dem Verstellstück an dem Knüppel nur soweit nachgestellt werden, dass (im entlasteten Zustand der Griffe an den Knüppeln) der Antriebshebel des Bremszylinders an dem Gehäuse anstößt, bzw. maximal 1 mm Luft hat.
Zur Kontrolle an den Bremsgriffen mehrmals ziehen.
 - i) Das Rad kann dann noch von Hand gedreht werden.
 - ii) Bremszange (an der Scheibenbremse) muss sich von Hand Richtung Rad zurückdrücken lassen.
 - b) Nach Einbau der Sitzwanne, Funktion der Bremse nochmals überprüfen.

HINWEIS:

Wurde der Rumpf über Kopf gelagert, ist ein Entlüften der Bremsanlage i.d. Regel erforderlich!

Wenn der Bremsgriff im gezogenen Zustand fixiert wird, wenn der Rumpf über Kopf gelagert wird, ist ein Entlüften der Bremsanlage i. d. Regel nicht erforderlich.

Entlüftung der Bremsanlage1. Druckentlüftung über das Entlüftungsventil

- a) Druckanschluß des Druckbehälters auf Entlüftungsschraube schieben, Druckanschluß festdrehen und Druckbehälterventil öffnen.
- b) Deckel vom Bremsflüssigkeitsbehälter demontieren.
- c) Entlüftungsschraube etwas öffnen (ca. 1/2 Umdrehung)
- d) Solange Bremsflüssigkeit füllen bis der Bremsflüssigkeitsbehälter blasenfrei gefüllt ist.
Falls nötig Bremsflüssigkeit aus dem Behälter absaugen, so daß weitergefüllt werden kann.
- e) Entlüftungsschraube zudrehen.
Ventil am Druckbehälter schließen.
- f) Deckel auf Bremsflüssigkeitsbehälter montieren.
- g) Druckanschluß von Entlüftungsschraube abnehmen.
- h) Bremswirkung überprüfen.

2. Entlüftung (ohne Druckbehälter)

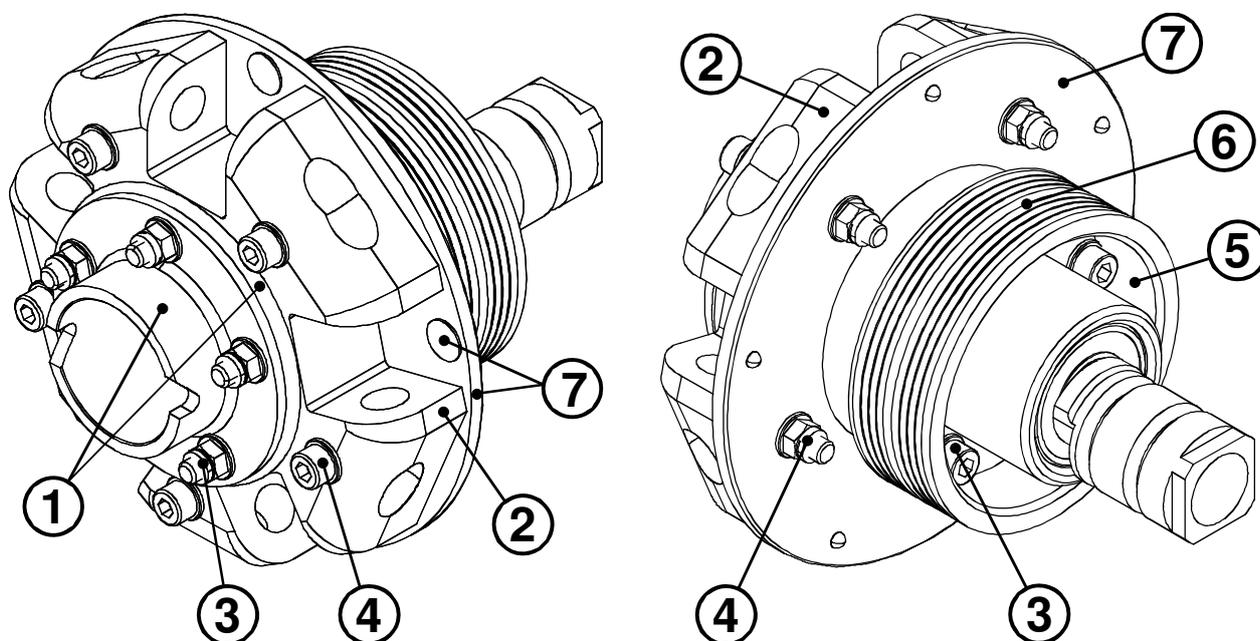
- a) Klarsichtschlauch auf Entlüftungsschraube schieben und das Ende in ein Gefäß mit Bremsflüssigkeit legen.
- b) Deckel vom Bremsflüssigkeitsbehälter demontieren und Bremsflüssigkeit auffüllen (siehe Markierung).
- c) Mit dem Antriebshebel am Hauptbremszylinder Druck aufbringen (mehrmals pumpen); dann Entlüftungsschraube soweit öffnen bis Bremsflüssigkeit austritt.
- d) Mit dem Antriebshebel so oft pumpen (dabei ganz zurückgehen an das Gehäuse des Hauptbremszylinders) bis nur noch blasenfreie Bremsflüssigkeit austritt.
- e) Entlüftungsschraube zudrehen.
- f) Bremsflüssigkeit eventuell nachfüllen und Deckel am Behälter montieren.
- g) Bremswirkung überprüfen.

Hinweis: Nur zugelassene Bremsflüssigkeit gemäß SAE-Spezifikation J 1703 oder gemäß US-Spezifikation FMVVS 116, DOT 3 bis DOT 5 auf Glykolbasis verwenden.

Vorsicht: Keine Bremsflüssigkeit verschütten !

5.5 Austausch des faltpropellers:

- Propeller horizontal stellen. Die 5 äußeren Schrauben M8x60 (4) mit Stoppmuttern und jeweils 2 U-Scheiben abmontieren.
- Die 5 inneren Schrauben M8x100 (3) mit Stoppmuttern und je 2 U-Scheiben abmontieren. Der Abdeckring (5) fällt normalerweise heraus.
- Anlaßadapter (1) mit O-Ring abnehmen. Propellernabe (2) vorsichtig von der Riemenscheibe (6) abziehen.
- Die Anschlagsscheibe (7) mit den Gummielementen kann auf der Riemenscheibe verbleiben, gegebenenfalls mit einer der Befestigungsschrauben sichern.



Der Einbau des Propellers erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Beim Ansetzen der Propellernabe muss die unsymmetrische Teilung der Nabe beachtet werden, d.h. so montieren, dass sich die Propellerblätter und die Gummielemente der Anschlagsscheibe decken.

Es sind neue Stoppmuttern zu verwenden. Die Montage wird erleichtert, wenn der O-Ring am Schluß montiert wird und alle Schrauben mit U-Scheiben und Stoppmuttern zunächst nur locker montiert werden und erst dann festgezogen werden, wenn alle Schrauben montiert sind.

Anzugsmomente der Schrauben siehe Handbuch zur Fallluftschaube OE-FL 5.110/83.

5.6 Austausch der Spindel:

- a) Linken, vorderen Motorraumdeckel demontieren (Scharnierstift mit Schraubenzieher herausdrehen).
- b) Obere Lagerschraube der Spindel demontieren.
- c) Elektrische Verbindung zum Spindelmotor (am vorderen Motorspant) lösen (vorher Kabel kennzeichnen).
- d) Untere Lagerschraube M8 lösen.

Beim Einbau der Spindel ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

Eine eventuelle Neueinstellung der Endschalter ist entsprechend Abschnitt 5.8 durchzuführen.

Wichtiger Hinweis:

Wenn die Spindel bei einem Defekt nicht mehr auszufahren ist, muß die obere Befestigungsschraube der Spindel am Motorträger demontiert werden.

Da die Befestigungsschraube nicht ausreichend weit herausgezogen werden kann, ist eine kleine Demontagebohrung von dem Durchmesser des Schraubenkopfes in der linken Motorseitenwand erforderlich. Diese Demontagebohrung kann offen bleiben.

5.7 Austausch der Gasfeder:

Zum Austausch der Gasfeder sind unbedingt eine spezielle Vorrichtung und ein Helfer nötig. Die Vorrichtung kann anhand der Zeichnung auf Diagramm 12 hergestellt werden.

1. Ausbau

- a) Große Motorkastenklappen einschließlich Gestänge und rechte kleine Motorkastenklappe demontieren.
- b) Mutter mit Scheibe oben und Sicherungsbügel unten an der Gasfeder entfernen. Die obere Befestigungsschraube soweit herausdrücken, dass zwischen Schraubenkopf und Blechlasche 5 - 5.5mm Abstand entsteht.
- c) Vorrichtung bei ausgefahrenem Triebwerk mit der runden Ausfräsung unter der unteren Kugelpfanne ansetzen.
- d) Triebwerk einfahren bis die Vorrichtung mit den beiden Krallen über die obere Befestigungsschraube rechts und links der Blechlaschen eingreifen kann.
- e) Vorrichtung mit den beiden Krallen genau über die Befestigungsschraube setzen und Triebwerk vorsichtig gerade soweit ausfahren, dass die Gasfeder in der Vorrichtung spannt.
- f) Jetzt mit einem großen Schraubendreher oder ähnlichem die Gasfeder mit Haltevorrichtung am unteren Ende von der Kugel herunterhebeln. Vorsicht Verletzungsgefahr! Die Gasfeder steht unter sehr starker Spannung! Beim Arbeiten niemals Körperteile in Verlängerung der Gasfeder bringen!
- g) Triebwerk ganz ausfahren und Gasfeder mit Vorrichtung um die obere Schraube nach hinten oben schwenken. Hierzu kann es evtl. nötig sein die Fangseile zu lösen und die Anschlagsschraube für den Endschalter "Ausgefahren" so zu verstellen bzw. zu entfernen, daß der Motorträger so weit wie möglich ausfahren kann (Vorsicht an der vorderen Kante des Motorkastenausschnitts).
- h) Holzklotz mit 7.5cm Dicke und mindestens 8cm x 14cm Grundfläche unter der Betätigungswelle für die Motorkastenklappen auf den hinteren schrägen Abschluss des Motorkastens positionieren. Triebwerk vorsichtig einfahren und dabei mit dem unteren Ende der Vorrichtung auf den Klotz zielen, bis diese auf dem Holzklotz aufsitzt und an der oberen Befestigungsschraube vollständig entlastet ist.
- i) Die Vorrichtung am oberen Ende leicht nach hinten ziehen, so dass die beiden Krallen gerade frei von der Gasfeder und der Schraube sind. Triebwerk vorsichtig ausfahren und dabei die Krallen der Vorrichtung an der Gasfeder nach unten gleiten lassen bis die Gasfeder vollständig entspannt ist (evtl. Kratzschutz zwischen Krallen und Gasfeder klemmen falls die Gasfeder nochmals verwendet werden soll). Befestigungsschraube herausziehen und Gasfeder entfernen. Messingbuchse am oberen Auge der Gasfeder herausnehmen.

2. Einbau

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge. Es muß eine neue Stopmutter und bei Bedarf auch eine neue obere Befestigungsschraube verwendet werden.

5.8 Austausch der Fangseile, Einstellung der Endschalter

Austausch der Fangseile:

- a) Fangseile demontieren.
 1. Gummizug an der Schraubklemme an den Fangseilen aushängen, Schraubklemme abmontieren.
 2. Verschraubung unten im Motorraum und oben rechts am Motorträger lösen.
 3. Zum lösen der Fangseilbefestigung links am Motorträger muß die Schraube des Luftleitblechs links vorne gelöst werden, der vordere Zündkerzenstecker muß abgezogen werden und die Kabelbinder, mit denen die Zündkabel an der vorderen Kante des Luftleitblechs befestigt sind, müssen entfernt werden.
- b) Neue Fangseile oben montieren (neue Stoppmuttern verwenden). Dabei muß darauf geachtet werden, daß wieder die gleiche Anzahl an Unterlagscheiben und die Buchsen wie ursprünglich eingebaut werden und die Fangseile durch die Führungsbügel geführt sind.
- c) Triebwerk ganz ausfahren.
- d) Die Fangseile kreuzen sich auf Höhe der Motorkastenklappen, d.h. das Fangseil von rechts oben führt nach links unten zum Beschlag im Motorraum. Mittlere Seilklemme und die beiden unteren Seilklemmen mit Kauschen lose auf den Fangseilen auffädeln.
- e) Die Fangseile provisorisch (ohne Schraubensicherung) an den unteren Befestigungsbeschlägen anschrauben und dabei die beiden unteren Seilklemmen provisorisch mit Schraubklemmen fixieren (Seilklemmen noch nicht pressen!).
- f) Jetzt müssen die richtigen Positionen sämtlicher Klemmen und entsprechend die Längen der Fangseile eingestellt werden und mit Hilfe der Schraubklemmen provisorisch fixiert werden. Die mittlere Seilklemme mit 2 Kabelbindern auf den Fangseilen fixieren. Schraubklemme zur Befestigung des Gummizugs locker montieren. Gummizug einhängen. Das Triebwerk mehrmals ein und ausfahren. Dabei muss auf folgende Punkte geachtet werden:
 1. Fangseile sollten im ausgefahrenen Zustand möglichst straff gespannt sein.
 2. Die grüne Leuchte für „Motor ausgefahren“ muß bei unbelastetem Ausfahren sicher und spontan aufleuchten. Sie darf nicht erlöschen, wenn an der Nabe mit ca. 10 daN nach hinten gedrückt wird.
 3. Die mittlere Klemme muß so positioniert werden, daß die Motorraumklappen beim Einfahren schnell öffnen ohne daß sich die Fangseile an den Kanten der Motorraumklappen verklemmen und außerdem beim weiteren Einfahren die Fangseile sicher um den Auspuff herum gleiten.

Fortsetzung Austausch der Fangseile:

4. Im eingefahrenen Zustand sollten die unteren Schenkel der Fangseile geradlinig liegen unter leichtem Zug vom Gummiseil.
5. Das längste Propellerblatt muß im ausgefahrenen Zustand mit simuliertem Propellerschub mindestens 25mm Abstand zur Rumpfoberfläche haben. Normalerweise ergeben sich ohne simuliertem Propellerschub ca. 35-40mm Abstand.
6. Die Motorraumklappen sollten bei ausgefahrenem und eingefahrenem Triebwerk vollständig schließen.

Wenn die Positionen der Seilklemmen ermittelt wurden und alles korrekt funktioniert, werden die 3 Seilklemmen endgültig gepresst (Seilverbindung nach Abschnitt 3) und die Schraubklemme zur Befestigung des Gummiseils mit 2 neuen Stoppmuttern fest angezogen. Die Schraubklemmen zur provisorischen Fixierung und die Kabelbinder entfernen. Die Verschraubung der Fangseile unten im Motorkasten mit Loctite 243 sichern und endgültig anziehen.

Nach dem endgültigen Pressen der Seilklemmen können noch minimale Korrekturen der Seillängen vorgenommen werden indem die Seilenden jeweils maximal 1 Umdrehung auf oder zu gedreht werden.

Einstellung der Endschalter:

- a) Beim Ausfahren der Triebwerke muß bei gestrafften Fangseilen das grüne Licht in der Triebwerksbedieneinheit aufleuchten. Bei Druck mit ca. 10 daN an der Propellernabe nach hinten darf die grüne Kontrollleuchte nicht verlöschen.
- b) Beim Ausfahren mit gedrücktem Batterietestknopf darf die rote Leuchte nicht aufleuchten.
- c) Verstellung des Endschalters erfolgt durch Verdrehen der Einstellschraube „Ausgefahren“ rechts ganz unten am Motorträger.
- d) Im voll eingefahrenen Zustand muß der Motor am Auflageklotz im Motorraum aufliegen.
- e) Beim Einfahren muß im Moment des Aufliegens des Motors das grüne Licht in der Triebwerksbedieneinheit aufleuchten. Die linke Lasche an der Motorklappenbetätigungswelle (dort wo das Gestänge zur Motorraumklappe eingehängt ist) darf nicht am Motorkastenseitenteil aufliegen. Die Verstellung des Endschalters „Eingefahren“ erfolgt durch Verdrehen der Einstellschraube am Motorträger rechts neben der Kraftstoffpumpe.

5.9 Aus- und Einbau der Kraftstofftanks

Ausbau des Kraftstofftanks im Rumpf

Ausbaureihenfolge:

1. Kraftstoff über Drainage vollständig ablassen.
2. Abdeckung über der Holmverbindung ausbauen.
3. Folgende Kraftstoffschläuche lösen:
 - a) am Drainagehahn
 - b) 2 Entlüftungsleitungen an dem Ausdehnungsgefäß
 - c) an elektr. Betankungspumpe links unter hinterer Sitzwanne
 - d) Entnahmeleitung an elektr. Pumpe rechts unter hinterer Sitzwanne
4. Schiebeboden herausziehen (mit Ausdehnungsgefäß)
5. Elektrische Kabel zum Tankanzeigegeber am Stecker trennen und Massekabel lösen.
6. Befestigungsschrauben (6 Stück) des Tanks an dem Fahrwerkskasten und Motorspant oben lösen.
7. Verschraubung (8 x M5) des oberen Radkastens lösen und Radkasten nach vorne herausziehen.
8. Bowdenzughülle (2 m) in Drainageleitung schieben und sichern (für Wiedereinbau).
9. Tank nach vorne herausziehen und Benzinschläuche bzw. Bowdenzughülle (Drainageleitung) nachführen.

Einbau des Kraftstofftanks im Rumpf

Der Einbau erfolgt in der umgekehrten Reihenfolge wie der Ausbau,

5.10 Einstellung der Motorraumklappen

(Arbeitsanweisung für den Fall, dass Motorraumklappen mit Betätigung und Seilantrieb neu eingestellt werden müssen).

- a) Triebwerk halb ausfahren, so dass der Seilantrieb der Motorraumklappen entspannt ist (falls der Seilantrieb montiert ist).
- b) Motorraumklappen am Gestänge anschließen und Gestängelänge so einstellen, dass die Klappen möglichst weit öffnen und auch möglichst stramm nach außen gedrückt werden (d.h. zunächst mit möglichst lang eingestelltem Gestänge beginnen). Das Gestänge liegt dann seitlich am Motorraum an. Vor allem auf der rechten Seite muß darauf geachtet werden, dass beim Ein- und Ausfahren des Triebwerks zwischen Anschlußrohr an den Auspuff und der geöffneten Motorraumklappe ausreichend Platz vorhanden ist. Außerdem darf sich das Gestänge mit dem oberen Kugelkopfanschluss nicht am Rand des Motorraumausschnitts verhaken können (keine Zahnscheibe unter der Kontermutter verwenden).
- c) Gegebenenfalls Seilantrieb montieren: Befestigungsschraube oben am Motorträger mit Loctite 243 sichern. Gabelkopf am anderen Seilende nur lose aufschrauben (noch nicht kontern) und Gabelkopf an der Welle zur Motorraumklappenbetätigung einhängen (Splintbolzen noch nicht sichern).
- d) Triebwerk vollständig einfahren. Dabei müssen die Motorraumklappen vollständig schließen und andererseits darf die linke Blechlasche an der Welle zur Motorraumklappenbetätigung, an der das Gestänge eingehängt wird, nicht an der Motorraumseitenwand aufliegen (Probe mit dazwischengeschobenem Papierstreifen oder ähnlichem). Gegebenenfalls Seillänge am Gabelkopf verstellen. In der Regel ist es am günstigsten die Seillänge so einzustellen, dass die Blechlasche gerade noch nicht aufliegt. Sollten die Motorraumklappen trotz fast aufliegender Blechlasche nicht vollständig schließen, muß das Gestänge entsprechend kürzer eingestellt werden.
- e) Triebwerk vollständig ausfahren. Auch dabei sollten die Motorraumklappen vollständig schließen und andererseits darf wieder die Blechlasche nicht aufliegen.
- f) Triebwerk einfahren. Dabei müssen die Motorraumklappen rechtzeitig und ohne Verklemmen an den Fangseilen öffnen.
- g) Wenn die Einstellungen gefunden sind müssen alle gelösten Schraubverbindungen wieder gekontert und mit Loctite 243 gesichert werden. Die Kugelkopfverbindungen an den Gestängen müssen mit den zugehörigen Drahtsteckern gesichert werden. Der Splintbolzen am Gabelkopf muß mit einem Splint gesichert werden. Nochmals Freigängigkeit, Abstände und Funktion überprüfen.

5.11 Einstellungen der Triebwerkssteuerung

1. Näherungsschalter für die Drehzahlmessung

Der Näherungsschalter für die Drehzahlmessung befindet sich in Flugrichtung links hinter der Propellernabe.

Abstand zwischen Sensor und Geber (Polradmagnet): $5,0\text{mm} \pm 1,0\text{mm}$

An der LED des Näherungsschalters kontrollieren, dass pro Propellerumdrehung nur ein Signal gezählt wird.

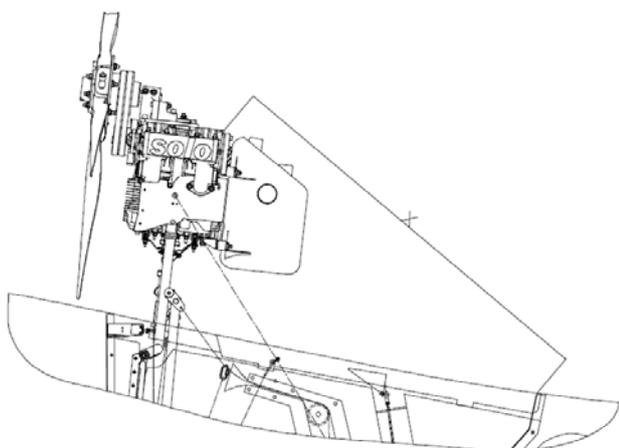
Überprüfen, dass der Näherungsschalter bei eingefahrenem Triebwerk ausreichend Abstand von den Einbauteilen im Motorkasten hat!

2. Einstellung der Einfahrzeit für die Zwischenstellung

Beim automatischen Einfahrvorgang wird die Position für die Zwischenstellung durch ein Zeitintervall festgelegt. Die Einfahrzeit von der voll ausgefahrenen Stellung bis zum Halt in der Zwischenstellung kann im Set-Up Menu des Triebwerks-Bedienteils (s. FHB, Abschnitt 7.3) in Schritten von 0.1s eingestellt werden.

Beim Tausch des Schwenkantriebs oder von Triebwerks-Bedienteilen ist die eingestellte Einfahrzeit zu überprüfen und ggf. zu korrigieren.

Die Einfahrzeit ist so zu wählen, dass sich das Triebwerk beim Einfahren mit dem Zündschalter am Boden beim Anhalten in der Zwischenstellung innerhalb folgender Grenzen für das Maß x befindet:



Vorderste Position: (empfohlen)	$x = 600\text{ mm} \pm 25\text{mm}$ (Propellernabe ist vom Cockpit aus noch über dem Rumpf sichtbar)
Hinterste Position: (Grenzwert)	$x = 450\text{ mm}$ (Abstand vom Propeller zur Struktur wird minimal)

Der Test muss am Boden bei Raumtemperatur und voll geladener Bordbatterie mit dem vorderen Bedienteil durchgeführt werden. Bei Doppelbedienung (Option) in beiden Geräten dieselbe Einfahrzeit einstellen.

6. Ermittlung der Schwerpunktlage und der Zuladung

6.1 Einführung

Im vorliegenden Abschnitt werden die Verfahren zur Bestimmung der Leermasse und der Leermassenschwerpunktlage des Motorseglers beschrieben.

Darüber hinaus werden Verfahren zur Ermittlung von Flugmassen-Schwerpunktlagen und der Zuladung angegeben.

Eine Liste der verfügbaren Ausrüstung findet sich im Abschnitt 7.

6.2 Wägeverfahren

Zur Ermittlung der Schwerpunktlage wird das Flugzeug mit geschlossener Haube aufgestellt.

Das Heckrad wird auf eine Waage gestellt und so unterbaut, daß die unten angegebene Flugzeuglage erreicht wird.

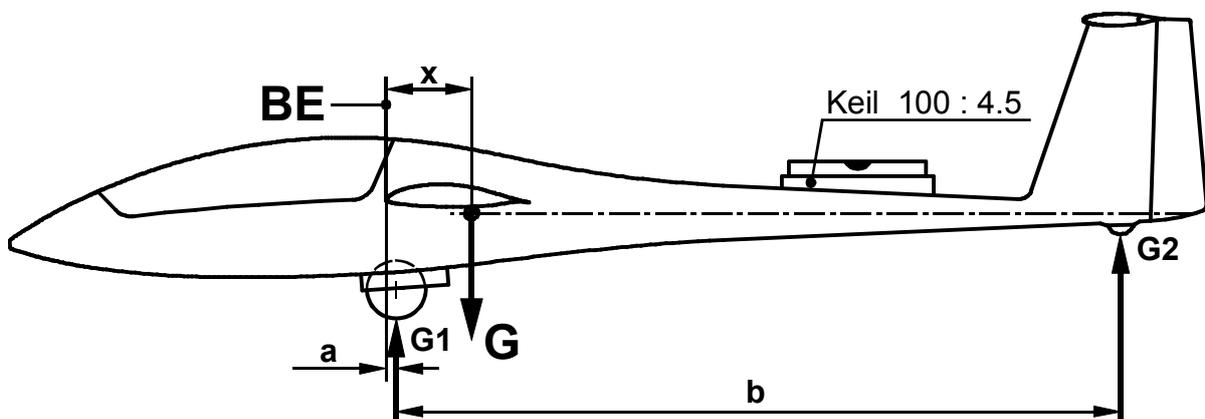
Die Heckradlast G_2 wird nun bei waagrecht gehaltenem Flügel ermittelt.

Die Abstände a und b werden mit Hilfe eines Lotes ermittelt oder dem letzten Prüfbericht entnommen.

Die Leermasse des Flugzeuges ist durch Wägung zu ermitteln.

Das Flugzeug ist unbesetzt, ohne Wasserballast, ohne Kraftstoff und ohne Fallschirm(e), aber mit der gesamten festen Ausrüstung und mit eingefahrenem Triebwerk zu wiegen.

Wird das Bugrad durch einen Schleifsporn bzw. der Schleifsporn durch ein Bugrad ersetzt, so muß eine neue Gewichtsübersicht erstellt werden.



Bezugsebene (BE): Flügelvorderkante bei Wurzelrippe

Bezugsebene (BE)	: Flügelvorderkante bei Wurzelrippe
Flugzeuglage	: Keil 100 : 4,5 auf Rumpfoberkante hinten, horizontal
Auflage Landerad	: a = - 20 mm
Auflage Heckrad	: b = 5322 mm
Leermassen-Schwerpunkt	: $x = \frac{G_2 \times b}{G} + a$

Ermittlung des Flugmassen-Schwerpunktes:

(nur zur Information, wenn der Flugmassen-Schwerpunkt nicht rechnerisch aus der Leermassen-Schwerpunktlage bestimmt wird)

Das Flugzeug ist mit Zuladung (Besatzung, Fallschirm(e), gesamte Ausrüstung wie Barograph, Kissen, Fotoapparate usw.) zu wiegen. Es ist hierbei auf die richtige Stellung der Seitensteuer-Pedale und der Rückenlehne zu achten.

Schwerpunktlage im Fluge:

mit: G = Leermasse

$$x_{\text{Flug}} = \frac{G_{\text{2 Flug}} \times b}{G + G_{\text{Zuladung}}} + a$$

6.3 Logblatt der Wägungen

Eine Ermittlung des Schwerpunktes des leeren Flugzeuges ist erforderlich:

Nach Einbau von zusätzlicher Ausrüstung, nach neuer Lackierung, nach Reparaturen und sonstigen Änderungen, welche die Masse des Flugzeuges verändern können, jedoch mindestens alle 4 Jahre.

Massen und Leermassen-Schwerpunkt sind von einem anerkannten Prüfer auf dem Logblatt der Wägungen unter Hinweis auf das Ausrüstungsverzeichnis zu bescheinigen, siehe Flughandbuch Seite 6.2.3 bzw. 6.2.4.

6.4 Leermasse und Leermassenschwerpunktlage

a) Leermasse

Die Leermasse des Flugzeuges ist:

Flugzeug ohne Besatzung
ohne Fallschirm(e)
ohne Wasserballast
ohne Kraftstoff
mit der gesamten festen Ausrüstung

b) Leermassen-Schwerpunktlage

Es ist darauf zu achten, daß der Leermassen-Schwerpunkt im zulässigen Bereich bleibt. Gegebenenfalls müssen Ausgleichsgewichte angebracht werden.

Bei Einhaltung der Grenzen des Leermassen-Schwerpunktes und der Zuladung ist gewährleistet, daß der Flugmassen-Schwerpunkt im zulässigen Bereich liegt.

Leermassen-Schwerpunktbereich siehe Seite 6.4.3.

Die Ermittlung der Leermassen-Schwerpunktbereiche in dem Diagramm auf Seite 6.4.3 erfolgt mit folgenden Zuladungen:

Vordere S-Lagen: mit maximal 115 kg auf beiden Sitzen und maximal zulässigem Wasserballast

Hintere S-Lagen: mit verschiedenen Mindestzuladungen im vorderen Sitz (Kraftstoff berücksichtigt)

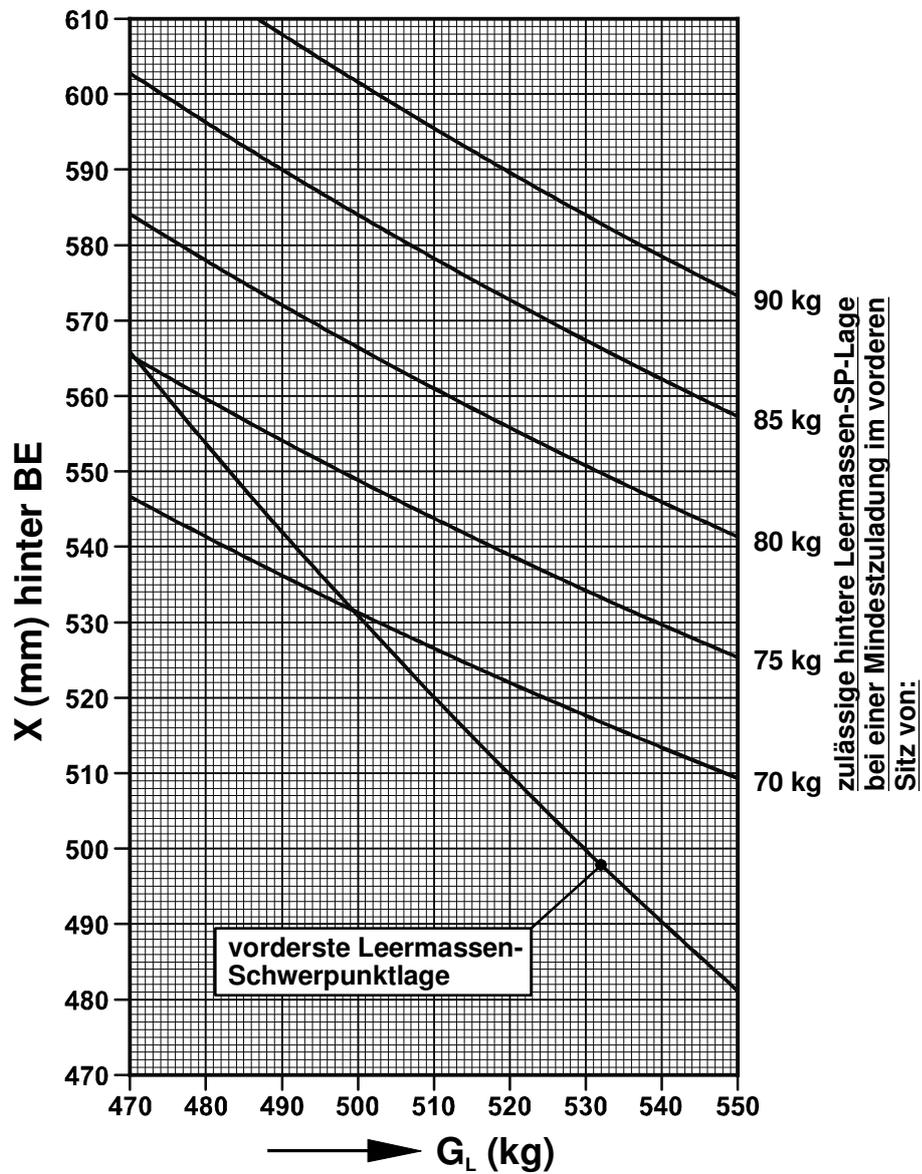
Zur Vereinfachung der Kontrolle des Leermassen-Schwerpunktes ist in der nachfolgenden Tabelle bei verschiedenen Leermassen die maximal zulässige Last auf dem Heckrad – bezogen auf die hinterste Schwerpunktlage – bei verschiedenen Zuladungen im vorderen Sitz angegeben.

Es ist lediglich die tatsächliche Last auf dem Heckrad festzustellen, wobei das Flugzeug in der auf Seite 6.2.1 angegebenen Wägeposition sein muß (Landerad auf dem Boden, Heck entsprechend unterbaut).

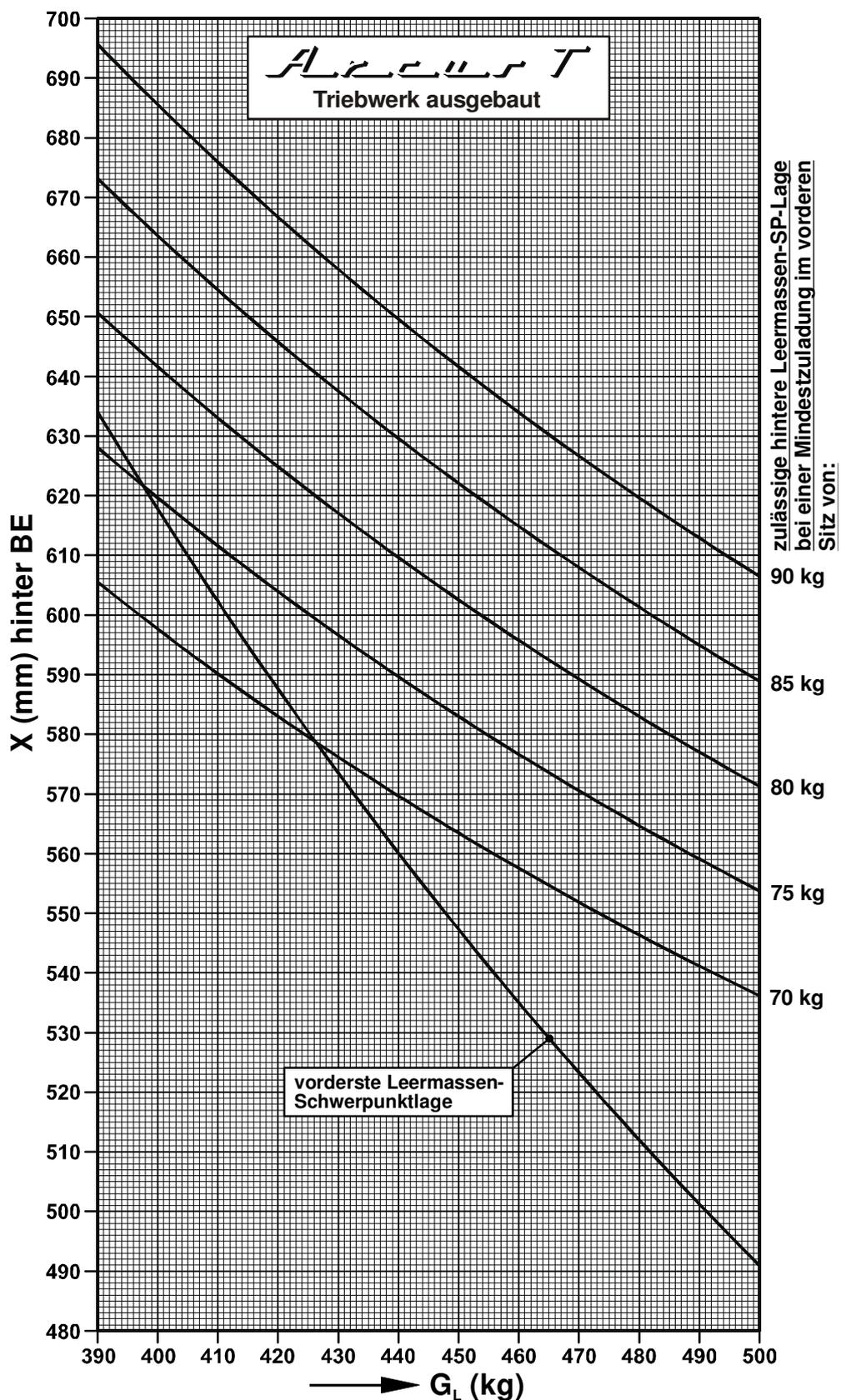
Liegt die gewogene Last auf dem Heckrad unter dem Tabellenwert, so liegt der Leermassen-Schwerpunkt vor der hintersten zulässigen Grenze bei der zugehörigen Mindestzuladung und Leermasse.

Leermasse (kg)	Last (daN) auf dem Heckrad bei einer Mindestzuladung im vorderen Sitz von				
	70 kg	75 kg	80 kg	85 kg	90 kg
400	46.0	47.6	49.3	51.0	52.6
410	46.6	48.2	49.9	51.5	53.2
420	47.2	48.8	50.5	52.1	53.8
430	47.7	49.4	51.0	52.7	54.3
440	48.3	50.0	51.6	53.3	54.9
450	48.9	50.6	52.2	53.9	55.5
460	49.5	51.1	52.8	54.4	56.1
470	50.1	51.7	53.4	55.0	56.7
480	50.7	52.3	54.0	55.6	57.3
490	51.2	52.9	54.5	56.2	57.8
500	51.8	53.5	55.1	56.8	58.4
510	52.4	54.1	55.7	57.4	59.0
520	53.0	54.6	56.3	57.9	59.6
530	53.6	55.2	56.9	58.5	60.2
540	54.2	55.8	57.5	59.1	60.8

Leermassen-Schwerpunktbereich
(Triebwerk eingebaut)



Leermassen-Schwerpunktbereich
(Triebwerk ausgebaut)



6.5 Masse der nichttragenden Teile

Höchstmasse aller nichttragenden Teile

bei eingebautem Triebwerk: 530 kg

bei ausgebautem Triebwerk: 460 kg

- siehe auch Flughandbuch Seite 2.6 -

6.6 ZuladungZuladung in den Sitzen

ZULADUNG IN DEN SITZEN (Besatzung einschließlich Fallschirm)				
Zuladung	zweisitzig		einsitzig	
	min.	max.	min.	max.
vorderer Sitz	70* kg	115 kg	70* kg	115 kg
hinterer Sitz	beliebig	115 kg	—	—
gültig für folgende(n) Batterie-Einbauort(e):				
1 Batt.	Motorbatterie (M)			
2 Batt.**	vor hinterem Steuerspann (C1, C2)**			
1 Batt.**	im Seitenleitwerk (S1)**			
Maximalzuladung im Cockpit bei vollem Kraftstofftank ***			232* kg	
Die Maximalzuladung im Cockpit (Zuladung auf beiden Sitzen + Gepäck + Trimmgewichte) darf nicht überschritten werden. Bei Unterschreitung der Mindestzuladung im vorderen Sitz: siehe Anweisungen im Flughandbuch - Abschnitt 6.2.				
Kraftstoff maximal 15.9 Liter (12 kg)				

*) Beispielwerte, die tatsächlich zutreffenden Werte - siehe Flughandbuch Logblatt Abschnitt 6.2 - sind einzutragen.

**) Bei Wägung eingebaute und in Ausrüstungsliste aufgeführte Batterien sind einzutragen.

***) Bei ausgebautem Triebwerk ist der Zusatz "bei vollem Kraftstofftank" zu streichen.

Abhängig von der Ausrüstung und dem Einbau von festem Trimmballast kann die tatsächliche Mindestzuladung im vorderen Sitz und die Maximalzuladung im Cockpit von diesem Arcus T (zu dem dieses Handbuch gehört) von den oben eingetragenen Beispielwerten abweichen.

Die aktuellen Daten aus der Wägung sind im Flughandbuch im „Logblatt der Wägungen“ Seite 6.2.3 bzw. 6.2.4 sowie auf den Zuladungsschildern im Cockpit einzutragen.

Ermittlung der einzutragenden Werte für die maximale Zuladung im Cockpit und in den Sitzen:

Die **maximale Zuladung im vorderen Sitz** und die **maximale Zuladung im hinteren Sitz** sind immer 115 kg.

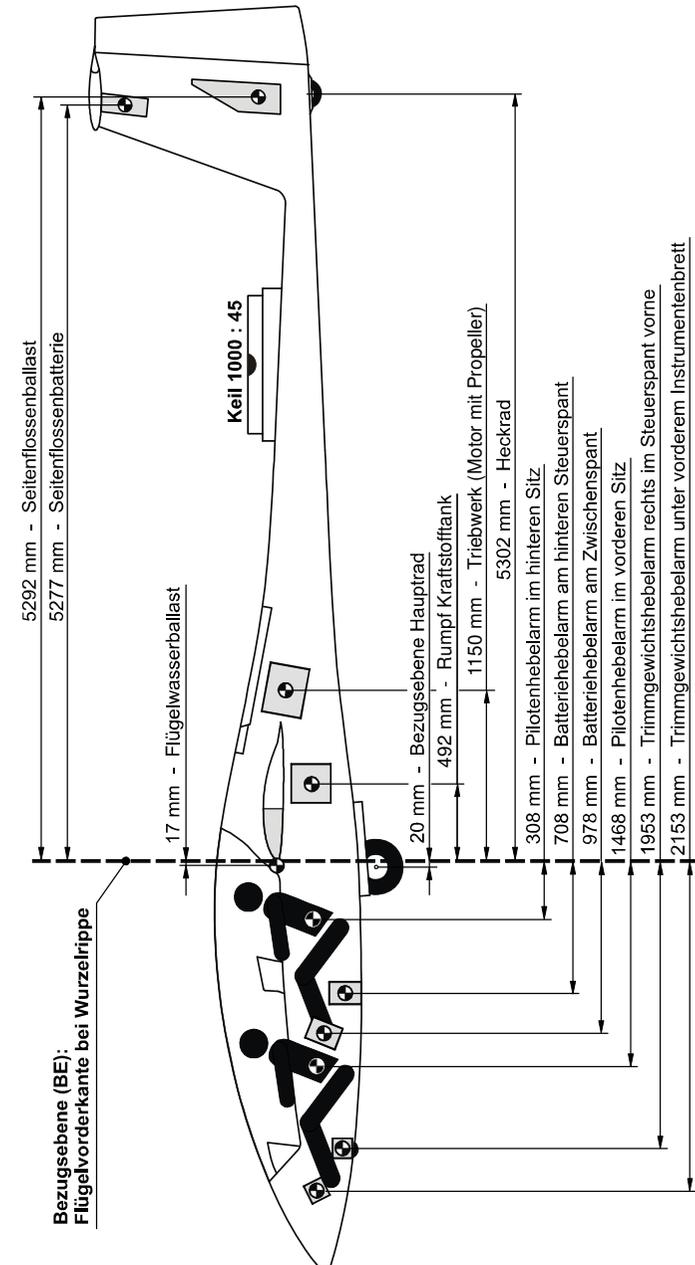
Die **maximale Zuladung im Cockpit bei vollem Kraftstofftank** ist so zu bestimmen (bei eingebautem Triebwerk), dass unter Berücksichtigung von 12 kg Kraftstoff im Kraftstofftank weder die Höchstmasse der nichttragenden Teile, noch die höchstzulässige Start- und Landemasse ohne Wasserballast überschritten wird (siehe Flughandbuch Seite 2.6).

Bei ausgebautem Triebwerk ist die **maximale Zuladung im Cockpit** analog dazu ohne die Berücksichtigung von Kraftstoff zu bestimmen.

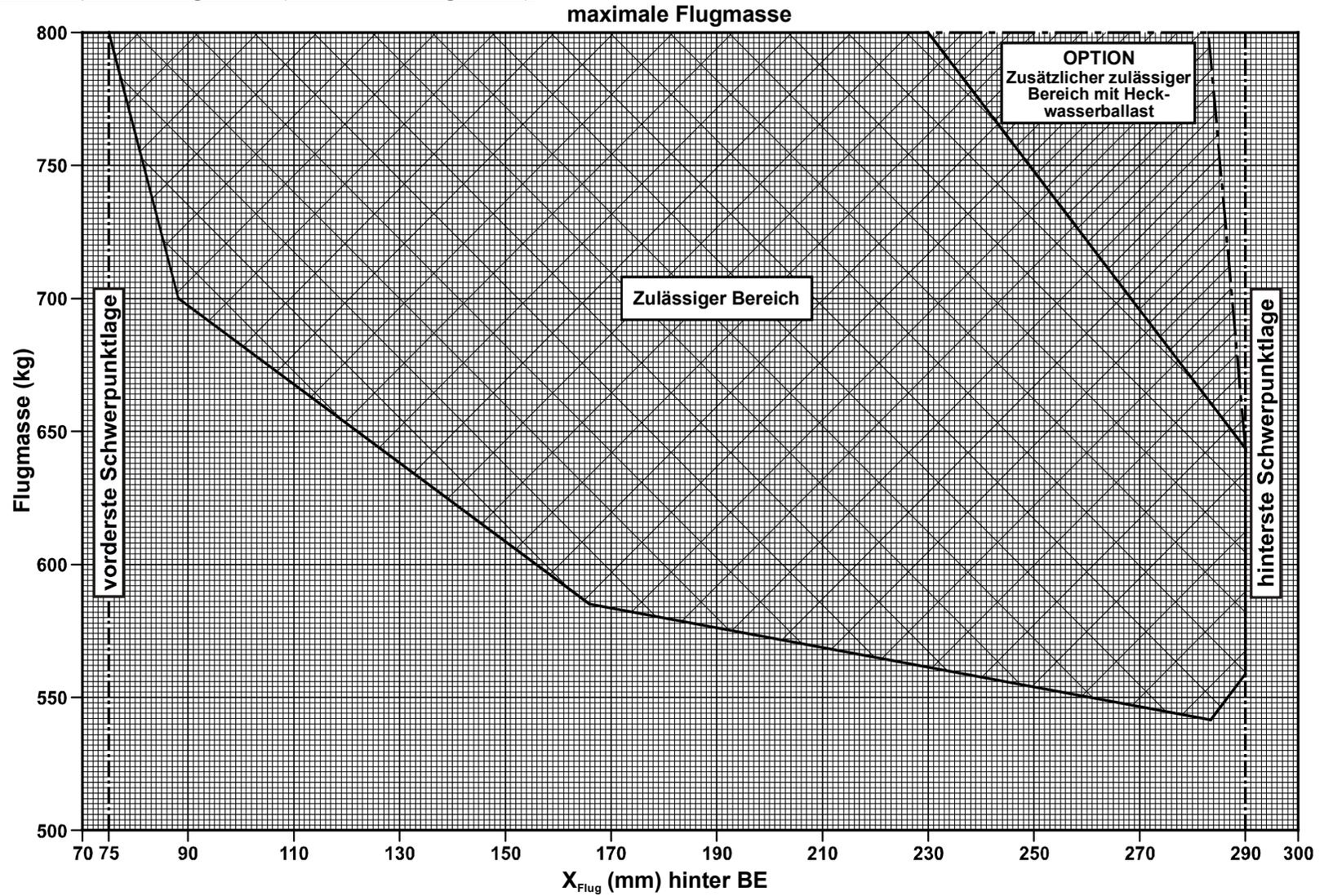
Unter Umständen kann die maximale Zuladung im Cockpit kleiner sein als 230kg. In diesem Fall können die Maximalzuladungen in den einzelnen Sitzen nicht gleichzeitig voll ausgenutzt werden.

Bei der Erstellung des Wägebberichtes können folgende Schwerpunktlagen bzw. Hebelarme nützlich sein:

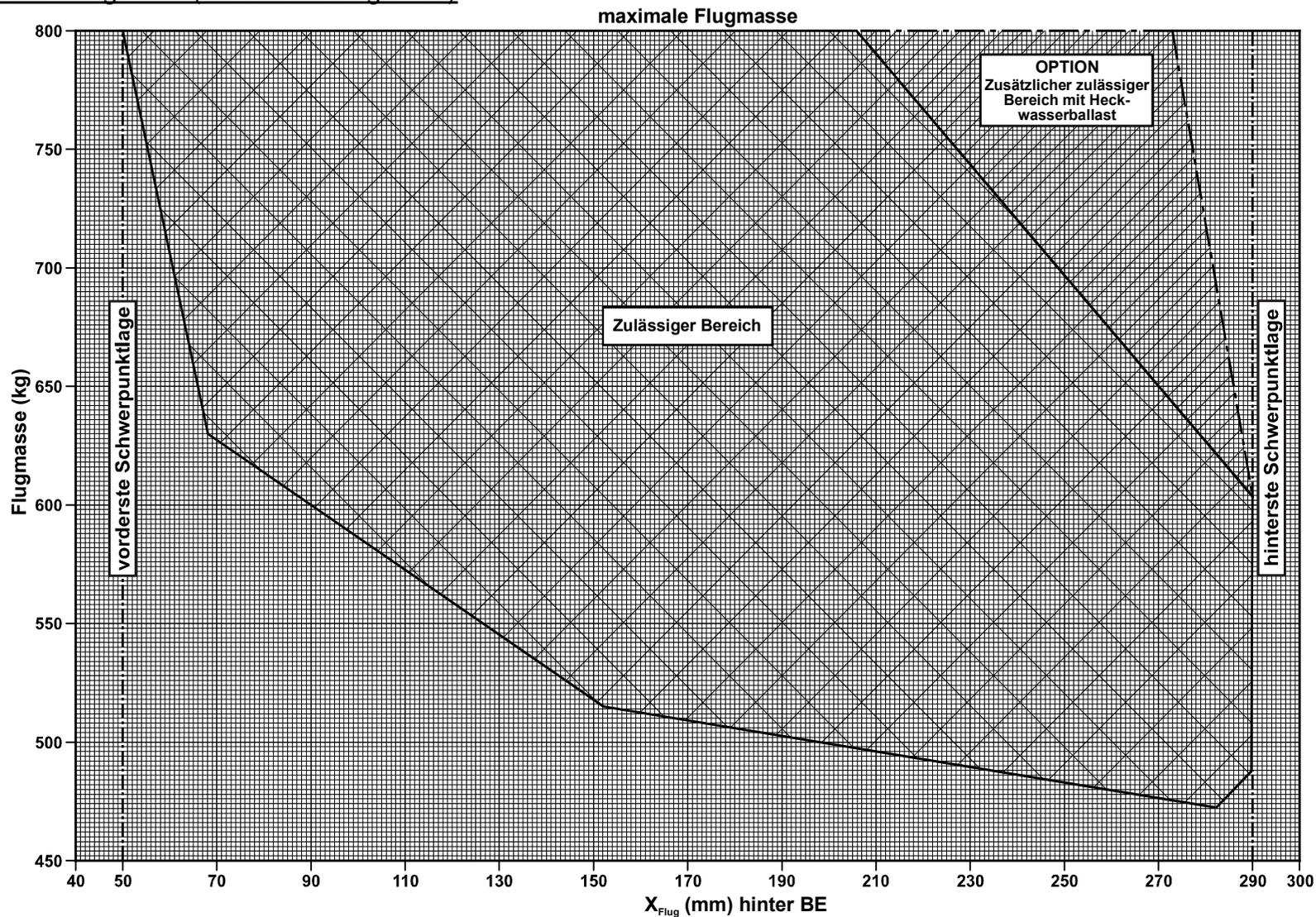
	Schwerpunktlage zur Bezugsebene BE
Trimmgewicht unter vorderem Instrumentenbrett	2153 mm vor BE
Trimmgewicht rechts im Steuerspant vorne	1953 mm vor BE
Pilot (vorne) mit Fallschirm oder Rückenkissen	1468 mm vor BE
Motorbatterie am Stahlrohr-Zwischenspant	978 mm vor BE
Batterie am hinteren Steuerspant	708 mm vor BE
Pilot (hinten) mit Fallschirm oder Rückenkissen	308 mm vor BE
Bezugsebene Haupttrad	20 mm vor BE
Wasserballast Flügel	17 mm vor BE
Rumpf-Kraftstofftank	492 mm hinter BE
Triebwerk (Motor mit Propeller)	1150 mm hinter BE
Heckrad	5302 mm hinter BE
Batterie Seitenflosse	5277 mm hinter BE
Wasserballast Seitenflosse	5292 mm hinter BE



6.7 Massen-Schwerpunkt-Diagramm (Triebwerk eingebaut)



Massen-Schwerpunkt-Diagramm (Triebwerk ausgebaut)



6.8 Betrieb mit ausgebautem Triebwerk

Das Triebwerk läßt sich einfach ausbauen.

Durch den Ausbau des Triebwerks verringert sich die Leermasse um ca. 27.7 kg. Dies hat einen Einfluss auf die Schwerpunktlage:

Hebelarm – Motor und Propeller:

1150 mm hinter Bezugsebene (BE)

Damit ergibt sich:

Verringerung der Spornlast um $\Delta G_2 = 6.09$ kg

Die Kopflastigkeit, bedingt durch den Ausbau des Triebwerkes kann folgendermaßen ausgeglichen werden:

1. Ausbau der Motorbatterie (6,3 kg) am Stahlrohr-Zwischenspannt
Erhöhung der Spornlast um $\Delta G_2 = 1.13$ kg
2. Entsprechend geformtes Trimmgewicht (bis 3 kg) für die Seitenflosse
(Das Trimmgewicht und Angaben zur Befestigung sind von der Fa. Schempp-Hirth zu erhalten).
3. Heckrad mit Messingnabe einbauen, falls nicht schon vorhanden.

Mit den obigen Angaben kann die neue Leermassen-Schwerpunktlage berechnet und die Zuladung in den Sitzen bestimmt werden.

Die Eintragungen sind im Logblatt der Wägung (Triebwerk ausgebaut), Flughandbuch Abschnitt 6.2.4, vorzunehmen.

7. **Auswahlliste**7.1 **Anschnallgurte**

Es sind symmetrische, vierteilige Anschnallgurte erforderlich.

Folgende Muster werden verwendet:

Bauchgurte

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
Bagu 5202	Gadringer	40.070/32
4-01-1256	Schroth	40.073/11

Schultergurte

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
Schugu 2700	Gadringer	40.071/05
4-01-1256	Schroth	40.073/11

7.2 **Instrumente und Ausrüstung**

Für die Mindestausrüstung (siehe Flughandbuch Abschnitt 2.12) stehen folgende Instrumente zur Auswahl:

a) **Mindestausrüstung****Staudruck-Fahrtmesser**

(Mindestmeßbereich: 50 bis 300 km/h)

Hersteller: Gebr. Winter, Jungingen

Muster	Sachnummer	Kennblatt-Nr.
6 FMS 4	6421	TS 10.210/15
7 FMS 4	7421	TS 10.210/19
6 FMS 5	6511	TS 10.210/16
7 FMS 5	7511	TS 10.210/20

Höhenmesser

Hersteller: Gebr. Winter, Jungingen

Muster	Sachnummer	Kennblatt-Nr.
4 HM 6	4060 (m) 4200 (ft)	TS 10.220/44
4 FGH 10	4110 (m) 4330 (ft)	TS 10.220/46
4 FGH 20	4220 (m) 4440 (ft)	TS 10.220/47
4 FGH 40	4550 (ft)	TS 10.220/48
oder andere nach TSO C 10 b zugelassene Höhenmesser		

Außenthermometer

(beim Flug mit Wasserballast)

Muster	Sachnummer	Spezifikations-Nr.
Temperatur- meßanlage TF 00-59K	Störk	01 59 042
Fernthermometer Y-LE-TNF /-20 +60	Kobold	01 59 042

Magnetkompaß

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
FK 16 C 2300 C 2400	Ludolph Airpath Airpath	L-10.410/3

Drehzahlindikator

Muster	Hersteller	Spezifikations-Nr.
Triebwerk-Bedieneinheit	ILEC GmbH. Bayreuth	Turbo-Bedieneinheit 06

Kraftstoffvorratsanzeiger

Muster	Hersteller	Spezifikations-Nr.
Tankanzeige (in Bedieneinheit 06 integriert)	ILEC GmbH. Bayreuth	TURBO-Bedieneinheit 06

b) Zusätzliche AusrüstungVariometer

Hersteller: Gebr. Winter, Jungingen

Muster	Sachnummer	Kennblatt-Nr.
5 St VL	sämtliche Baureihen	TS 10.230/11
5 St VLM		TS 10.230/12
5 St V		TS 10.230/13
5 St VM		TS 10.230/14

Wendezeiger mit Scheinlot

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
WZ 402/31	Apparatebau Gauting Instruments and Flight Research Wichita/USA.	10-241/8
IFR 51-12-2		TSO C 3 b

Sauerstoffanlage

Typ	Hersteller	Bezeichnung	Kennblatt-Nr
Höhenatmer HLa 758	Dräger	E 20088	40.110/1
Miniregler Miniregler	Dräger Dräger	E 24902 E 24903	40.110/19 40.110/19

UKW-Sende-Empfangsgerät

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
FSG 40 S	W. Dittel GmbH.	10.911/45
FSG 50	W. Dittel GmbH.	10.911/71
FSG 60	W. Dittel GmbH.	10.911/72
FSG 70	W. Dittel GmbH.	10.911/81
FSG 71 M	W. Dittel GmbH.	10.911/81
FSG 90, 90H1	W. Dittel GmbH.	10.911/98JTS
FSG 2T	W. Dittel GmbH.	10.911/103JTSO
ATR 720	Avionic Dittel	10.911/70
ATR 720 A	Filser Electronic GmbH.	10.911/74
ATR 720 B	Filser Electronic GmbH.	10.911/80
ATR 720 C	Filser Electronic GmbH.	10.911/83
ATR 500	Filser Electronic GmbH.	O.10.911/113JTSO
ATR 600	Filser Electronic GmbH.	O.10.911/106JTSO
ATR 600R01	Filser Electronic GmbH.	O.10.911/115JTSO
ATR 833	Filser Electronic GmbH.	EASA.21O.0193
M760	Microair	CAA LA301068
AR 3201	Becker	10.911/76
AR 3201-()	Becker	10.911/76
AR 4201	Becker	10.911/87
AR 6201	Becker	EASA.21O.1249
oder andere nach TSO, JTSO oder ETSO für die Verwendung in Luftfahrzeugen zugelassene Geräte		

Notsender

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
EB-2 B (CD	Mar Tech Division	10.915/2
ELT 10	Narco Avionics	10.915/3
ELT 8.1	Dorne & Margolin Inc.	10.915/5
3000	Pointer	10.915/6
ACK E01	ACK Technologies Inc.	10.915/9
ACK E04	ACK Technologies Inc.	EASA.IM.21O.10028407
ME 406 ELT	Artex Aircraft Supplies Inc.	EASA.IM.21O.416
AK-451-() ELT	Ameri-King Corporation	EASA.IM.21O.1102

Transponder Mode A/C

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
ATC 2000-(3)-R(XX) (ATC 3401-1-R, CU 3400-1-(XX), CU 5401-1-(XXX))	Becker	LBA.0.10.930/54 JTSO
ATC 4401 (ATC4401-1-175, ATC4401-2-175, ATC441-1-250, ATC4401-2-250)	Becker	LBA.0.10.930/062 JTSO
T2000	Microair	LBA.10.930/066 JTSO
ACK A-30	ACK Technologies	TSO C-88a
oder andere nach TSO, JTSO oder ETSO für die Verwendung in Luftfahrzeugen zugelassene Geräte		

Transponder Mode S

Muster	Hersteller	Kennblatt-Nr.
BXP 6401-1-(01)+ BXP 6402-1R-(01) BXP 6401-2-(01)+ BXP 6402-2R-(01) AM 6400-1-(01) Address modul CU 6401-1-(01) Control unit	Becker	EASA.21O.322
BE 6 400-01-(01) Blind Encoder	Becker	EASA.21O.001174
ACK A-30	ACK Techno- logies INC.	TSO C-88a
TRT 600 TRT 800 TRT-800H	Filser	10.930/063 NTS EASA.21O.045 EASA.21O.269
VT-0101 VT-0102-070 VT-01 VT-0102-125 VT-0103-1 VT-01 Ultra Compact Rev. A	Garrecht	EASA.21O.384
oder andere nach TSO, JTSO oder ETSO für die Verwendung in Luftfahrzeugen zugelassene Geräte		

Hinweis für den Einbau zusätzlicher Ausrüstung*:

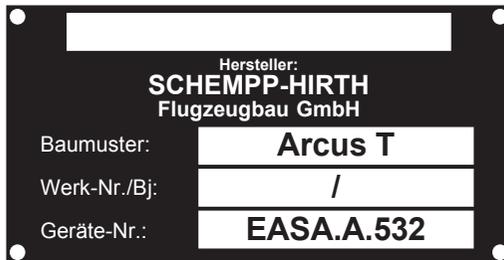
Zusätzliche Ausrüstung, die unter 7.2 b) aufgeführt ist und darüber hinausgehende zusätzliche Ausrüstung* darf in das Flugzeug eingebaut werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Es muss sichergestellt sein, dass die Ausrüstung selbst oder die Ausrüstung durch ihren Einfluss auf das Flugzeug den sicheren Betrieb des Flugzeuges nicht behindert.
 - Es muss sichergestellt sein, dass die zusätzliche Ausrüstung unter allen Betriebsbedingungen sicher befestigt ist und die Kontrolle des Flugzeuges nicht behindert. Im Falle einer Crash-Landung darf die zusätzliche Ausrüstung keine Gefahr darstellen.
 - Die zulässige Maximalmasse des Instrumentenbretts darf nicht überschritten werden. Falls im Flug- oder Wartungshandbuch keine Maximalmasse angegeben wird, darf das Instrumentenbrett maximal 10 kg wiegen.
 - Die elektrische Installation der zusätzlichen Ausrüstung muss in Übereinstimmung mit dem Wartungshandbuch und dem Verkabelungsdiagramm im Flughandbuch durchgeführt werden.
 - Die Einbau-Anweisungen des Herstellers der zusätzlichen Ausrüstung müssen beachtet werden.
 - Die Ausrüstungsliste des Flugzeuges muss aktualisiert werden. Wenn nötig muss eine neue Gewichtsübersicht erstellt werden.
 - Die Maßnahmen und die Nachprüfung müssen in Übereinstimmung mit den nationalen Bestimmungen durchgeführt werden.
 - Dokumente der zusätzlichen Ausrüstung, die vom Hersteller bzw. vom Zulieferer bereit gestellt wurden, sollten in die Dokumentation des Flugzeuges eingeschlossen werden.
- * z.B. Variometer, Endanflugrechner, Logger, Navigationsrechner, Wendepunkt-kamera, TEK-Düsen, Mückenputzer etc.

Arcus T

8. Hinweisschilder und Symbole

Anbringungsort:



Erkennungsschild
(feuerfest)

hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung

HÖCHSTZULÄSSIGE FLUGMASSE:	800 kg	Höchstzulässige Geschwindigkeit (IAS)	
HÖCHSTZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEITEN (IAS):		Höhe[m]	V_{NE}(IAS)[km/h]
bei WK-Stellung 0, -1, -2, S	280 km/h	0	280
bei WK-Stellung +2, +1, L	180 km/h	1000	280
bei starker Turbulenz	180 km/h	2000	280
Manövergeschwindigkeit	180 km/h	3000	280
bei Flugzeugschlepp	180 km/h	4000	263
bei Windenstart	150 km/h	5000	245
zum Ausfahren des Fahrwerks	180 km/h	6000	232
zum Aus- und Einfahren des Triebwerkes	110 km/h	7000	220
mit ausgefahrenem Triebwerk, Zündung EIN	125 km/h	8000	207
mit ausgefahrenem Triebwerk, Zündung AUS	160 km/h	9000	195
ZULÄSSIGE MINDESTGESCHWINDIGKEIT (IAS):		10000	182
zum Aus- und Einfahren des Triebwerkes	90 km/h		

Betriebsgrenzen

vorn und hinten
an der linken Seitenwandverkleidung

Betriebsgrenzen

hinten
an der linken Seitenwandverkleidung

SOLLBRUCHSTELLE IM SCHLEPPSEIL	
bei Flugzeugschlepp:	max. 850 daN
bei Windenstart:	max. 1000 daN
REIFENDRUCK	
Bugrad:	3.0 bar
Landerad:	4.0 bar
Heckrad (falls eingebaut):	3.0 bar

K U N S T F L U G	
MIT EINER HÖCHSTZULÄSSIGEN FLUGMASSE VON 690 kg, OHNE WASSERBALLAST UND MIT EINGEFAHRENEM ODER AUSGEBAUTEM TRIEBWERK SIND FOLGENDE KUNSTFLUG-FIGUREN ZUGELASSEN:	
(A) Looping nach oben	(C) Lazy Eight
(B) Turn	(D) Trudeln
Betriebsbedingungen siehe Flughandbuch	

vorn und hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung

Anbringungsort:

ZULADUNG IN DEN SITZEN (Besatzung einschließlich Fallschirm)				
Zuladung	zweisitzig		einsitzig	
	min.	max.	min.	max.
vorderer Sitz	70* kg	115 kg	70* kg	115 kg
hinterer Sitz	beliebig	115 kg	—	—
gültig für folgende(n) Batterie-Einbauort(e):				
1 Batt.	Motorbatterie (M)			
2 Batt.**	vor hinterem Steuerspant (C1, C2)**			
1 Batt.**	im Seitenleitwerk (S1)**			
Maximalzuladung im Cockpit bei vollem Kraftstofftank ***			232* kg	
Die Maximalzuladung im Cockpit (Zuladung auf beiden Sitzen + Gepäck + Trimmgewichte) darf nicht überschritten werden. Bei Unterschreitung der Mindestzuladung im vorderen Sitz: siehe Anweisungen im Flughandbuch - Abschnitt 6.2.				
Kraftstoff maximal 15.9 Liter (12 kg)				

Betriebsgrenzen

vorn und hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung

*) Beispielwerte, die tatsächlich zutreffenden Werte - siehe Flughandbuch Logblatt Abschnitt 6.2 - sind einzutragen.

**) Bei Wägung eingebaute und in Ausrüstungsliste aufgeführte Batterien sind einzutragen.

***) Bei ausgebautem Triebwerk ist der Zusatz "bei vollem Kraftstofftank" zu streichen.

Anmerkung:

Die Sternchen (*, **, ***) dienen nur den nebenstehenden Erläuterungen. Sie entfallen im tatsächlichen Cockpitschild.

WASSERBALLAST IN DER SEITENFLOSSE
Die hinterste Grenze für den Fluggewichtsschwerpunkt darf auf keinen Fall überschritten werden. Zur Beladung des Seitenflossentanks deshalb unbedingt Flughandbuch Abschnitt 6.2 beachten!

(falls eingebaut)

vorn und hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung

DIFFERENZ ZU DER MINDESTZULADUNG - EINSITZIG -	ANZAHL DER TRIMMGEWICHTE
VORDERER SITZ	
- 05 kg	1
- 10 kg	2
- 15 kg	3

(falls eingebaut)

vorn
an der rechten Seitenwandverkleidung

BELADUNG DES GEPÄCKRAUMES
maximal 2.0 kg

hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung

Anbringungsort:**CHECKLISTE VOR DEM START**

- Wasserballast in Seitenflosse korrekt befüllt (falls eingebaut) ?
Im Zweifelsfall Wasserballast komplett ablassen !
- Beladepäne kontrolliert ?
- Fallschirm richtig angelegt ?
- Richtig und fest angeschnallt ?
- Rückenlehne, Kopfstütze und Pedale in bequemer Position ?
- Alle Bedienhebel und Instrumente gut erreichbar ?
- Bremsklappen nach Funktionskontrolle verriegelt ?
- Ruderprobe mit Helfer durchgeführt ?
- Steuerung freigängig ?
- Trimmung richtig eingestellt ?
- Wölbklappen in Startstellung ?
- Gesamtdruckschalter Fahrtmesser in Stellung Segelflug ?
- Haube geschlossen und verriegelt ?

vorn und hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung

**CHECKLISTE
TRIEBWERK AUSFAHREN UND ANLASSEN**

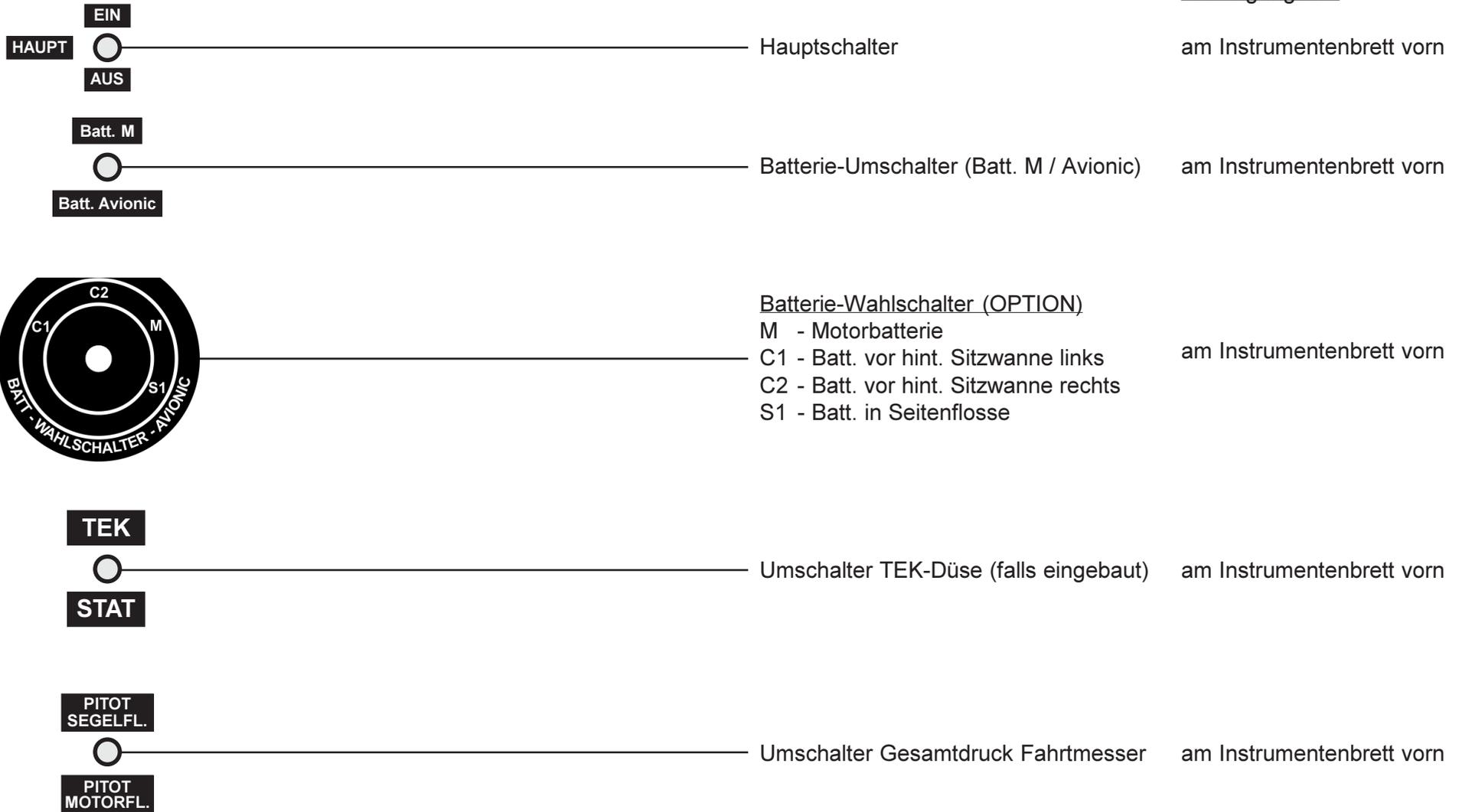
- Kraftstoffhahn **AUF**
- Gesamtdruck Fahrtmesser umschalten
auf Motorbetrieb
- Klappenstellung **+2**
- Fluggeschwindigkeit **90 - 100 km/h**
- Zündung **EIN**
- Nur bei manuellem Betrieb: Triebwerk **AUSFAHREN***
- Wenn Triebwerk vollständig ausgefahren
Deko-Griff **ZIEHEN** und **HALTEN**
- Fahrt auf **100 km/h** erhöhen
- Deko-Griff **LOSLASSEN**
- WENN MOTOR LÄUFT:**
- Steigen mit **90 - 100 km/h**

TRIEBWERK ABSTELLEN UND EINFAHREN

- Klappenstellung **+2**
- Fahrt zurück auf **90 - 100 km/h**
- Zündung **AUS**
- Nur bei manuellem Betrieb:
Triebwerk ca. **3 sec EINFAHREN***
- Nur bei manuellem Betrieb:
WENN MOTOR STEHT: Triebwerk EINFAHREN*
- Gesamtdruck Fahrtmesser umschalten
auf Segelflug
- Kraftstoffhahn **ZU**

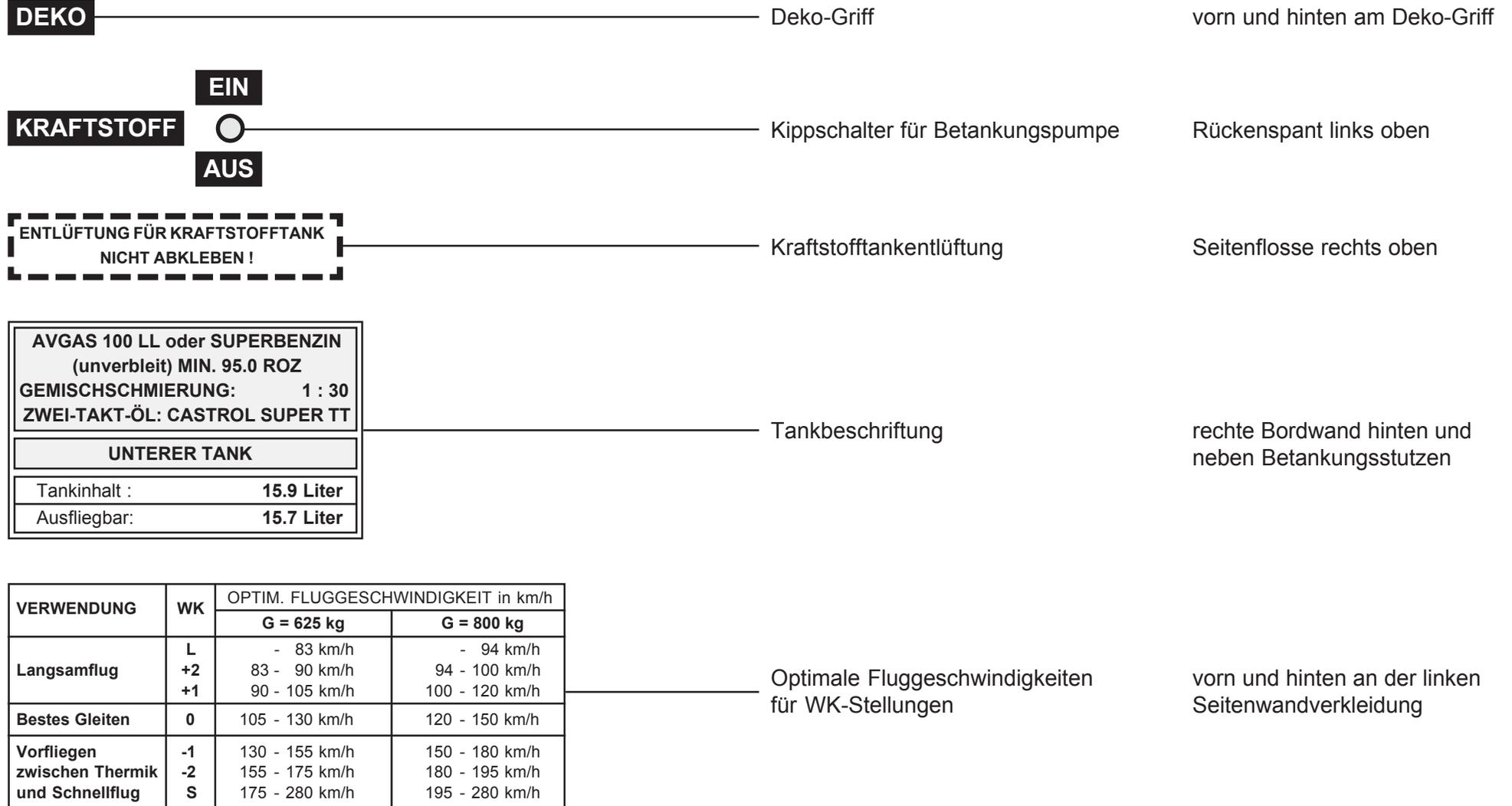
vorn (hinten bei Doppelbetätigung)
an der linken Seitenwandverkleidung

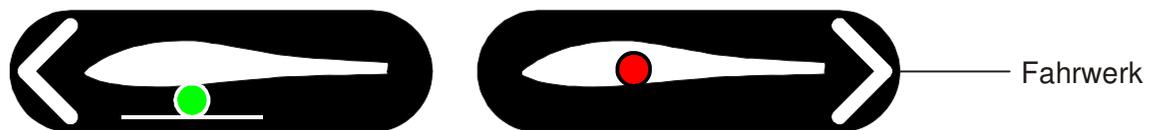
Anbringungsort:



Arcus T

Anbringungsort:





Fahrwerk

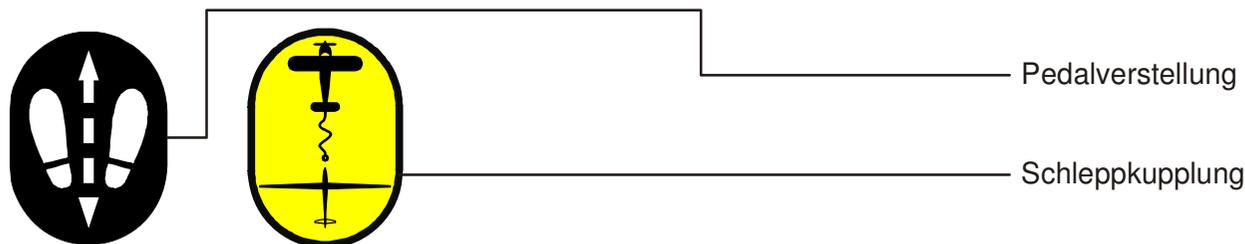
Anbringungsort:

vorn und hinten
rechts über Führungsschlitz des Griffes



Trimmung

vorn und hinten
links unten auf Sitzwannenauflage
am Führungsschlitz



Pedalverstellung

vorn: rechts unten vom Instrumentenbrett
hinten: unten am Verstellring

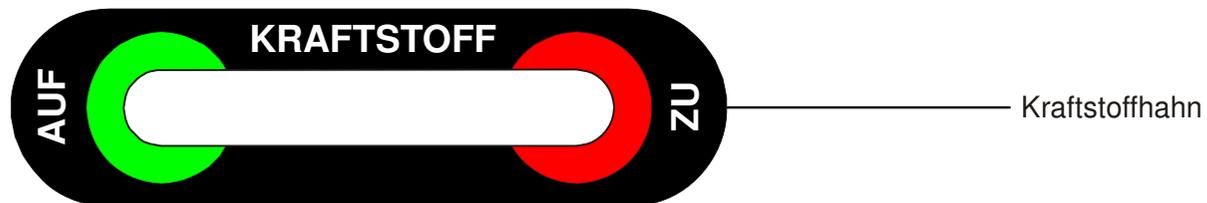
Schleppkupplung

vorn: links unten vom Instrumentenbrett
hinten: links am Instrumentenbrett



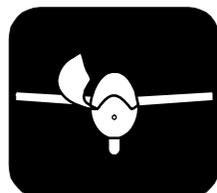
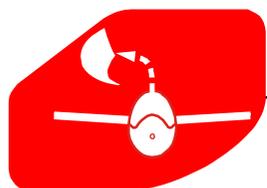
Bremsklappen

vorn und hinten an der linken Bordwand
am Betätigungsgriff



Kraftstoffhahn

vorn und hinten an der rechten Bordwand
am Betätigungsgriff



Haubenverriegelung
schwarz

Haubenverriegelung
rot

Haubenmontage

Anbringungsort:

vorn und hinten links
an der linken Seitenwandverkleidung
unter dem roten Verriegelungshebel

vorn und hinten links
auf dem roten Verriegelungshebel

vorn und hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung
neben Montagegriff

HAUBEN
Montage - Griff

**HECKWASSERBALLAST GEKOPPELT
MIT WASSERBALLAST FLÜGEL**

(falls eingebaut)



Wasserablaß Flügel

vorn rechts an Seitenwandverkleidung
über Führungsschlitz des Bediengriffes



Lüftung

vorn am Instrumentenbrett
auf dem Bedienknopf

Lüftungsdüsen-
Einstellung

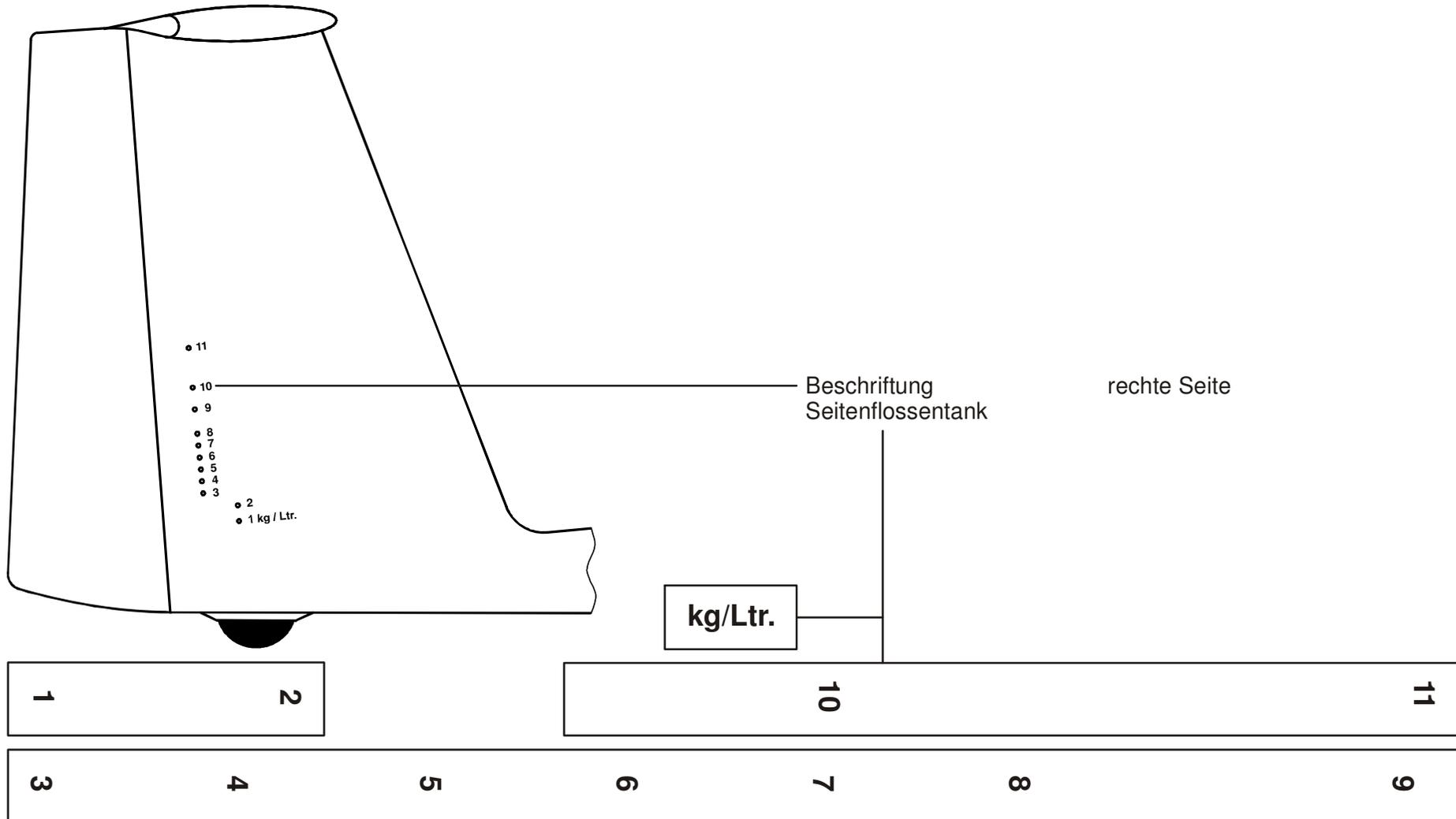
vorn und hinten
an der rechten Seitenwandverkleidung
neben Lüftungsdüse

Wölbklappen-Raststellungen



vorn und hinten
entlang des Rastenbleches

Anbringungsort:



9. Wartungsunterlagen

Hinweis:

Zusätzliche Informationen zur Wartung des Motorseglers sind im Flughandbuch in den Abschnitten 1.4, 1.5, 4.2 und 7 zu finden.

- a) Reparaturanweisung Arcus T in der jeweils gültigen Ausgabe.
- b)
 1. Betriebshandbuch für die Schleppkupplung Bugkupplung „E 85“, Ausgabe März 1989, LBA-anerkannt (wahlweiser Einbau).
 2. Betriebshandbuch für die Schleppkupplung Sicherheitskupplung „EUROPA G 88“, Ausgabe Februar 1989, LBA-anerkannt (wahlweiser Einbau).
- c) Handbuch für den Motor SOLO Type 2350 D, in der jeweils gültigen Ausgabe, LBA-anerkannt.
- d)
 1. Handbuch für die Fallluftschraube OE-FL 5.110/83, in der jeweils gültigen Ausgabe, LBA-anerkannt.
 2. Reparaturhandbuch für die Fallluftschraube OE-FL 5.110/83, in der jeweils gültigen Ausgabe.
- e) Sauerstoffanlage (falls eingebaut)
 1. Betriebsanleitung 1/601 für Höhenatmer HLa 758.
 2. Montageanleitung für DRÄGER-Höhenatmer-Anlagen sowie Wartungs- und Bedienungsvorschläge, 2. Ausgabe Juni 1978.
- f) UKW-Sende-Empfangsgeräte

Wartungsanweisung für die in der Auswahlliste unter Abschnitt 7.2 angeführten Geräte.
- g) Weitere Betriebs- und Wartungsanweisungen siehe Unterlagen der Geräte- und Ausrüstungshersteller insbesondere für die in Abschnitt 7 aufgelistete Ausrüstung.

10. **Erfassung der Betriebszeiten und Startzahlen**

a) Zelle

Die Flugzeiten und Startzahlen des Motorseglers werden durch Eintragung in das Bordbuch erfaßt.

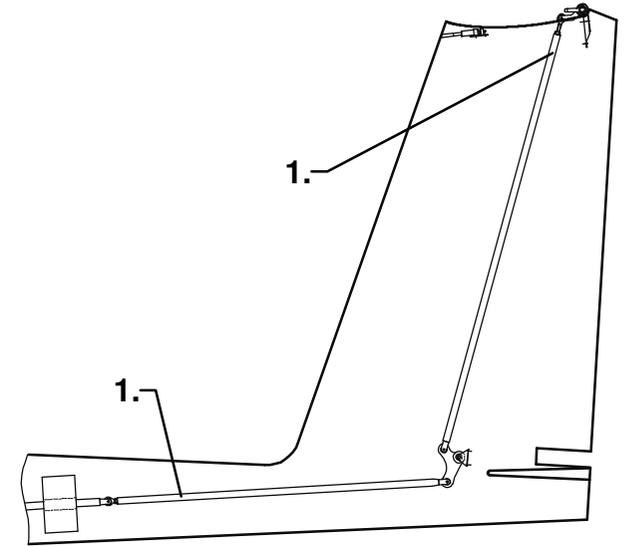
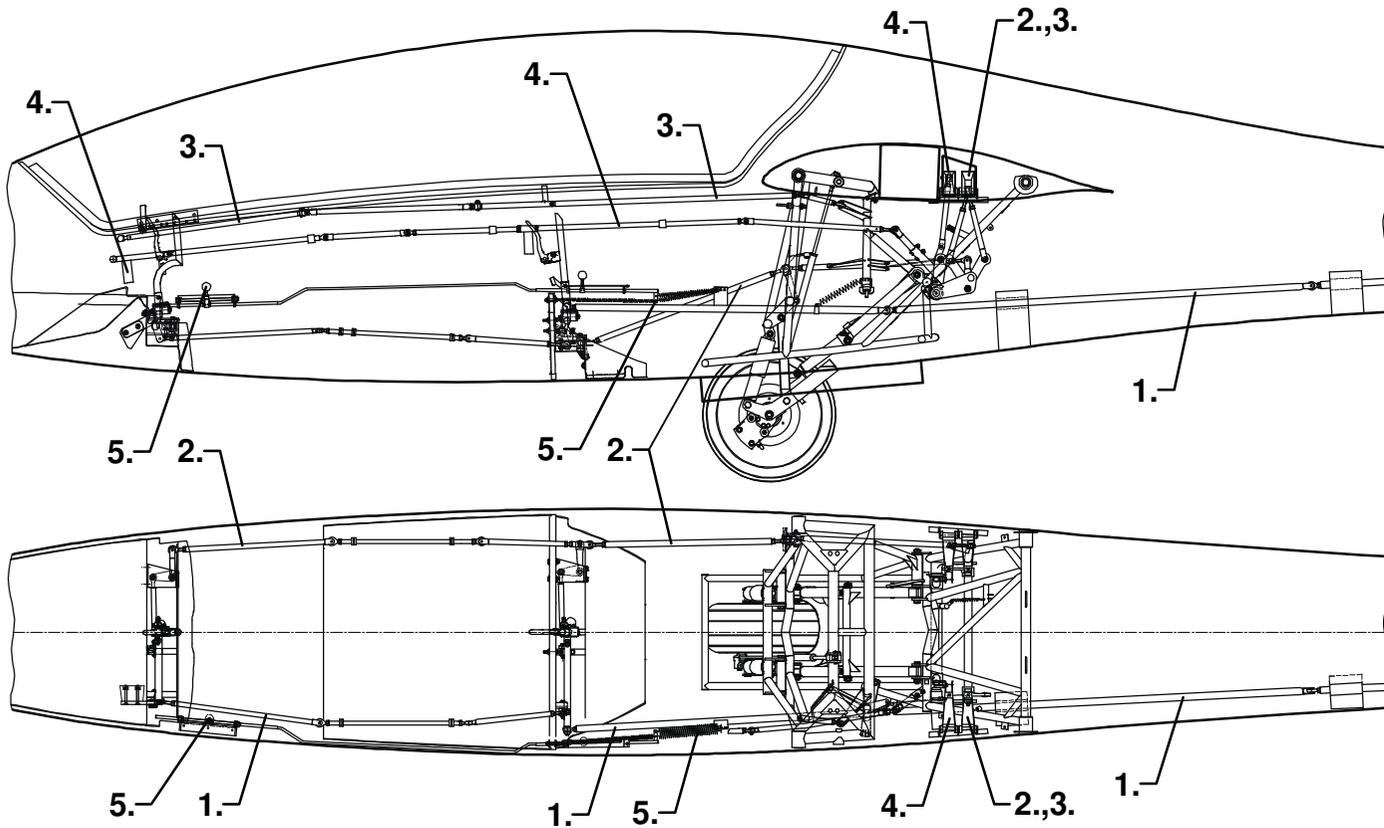
b) Triebwerk

Die Motorlaufzeit ist am Triebwerksbediengerät ablesbar.

11. Liste der Spezialwerkzeuge

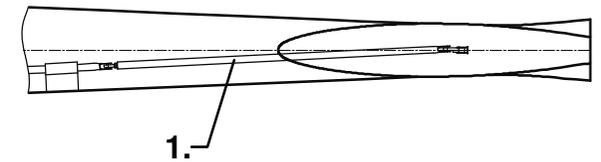
Werkzeug	Verwendung
- Montageschraube mit rotem Knopf Zeichnungs Nr. ZRB 177	Auf- und Abrüsten
- Montagehebel Zeichnungs Nr. ZFB 107	
- Montagestift mit Knopf Zeichnungs Nr. S14 FB 908	

Arcus T

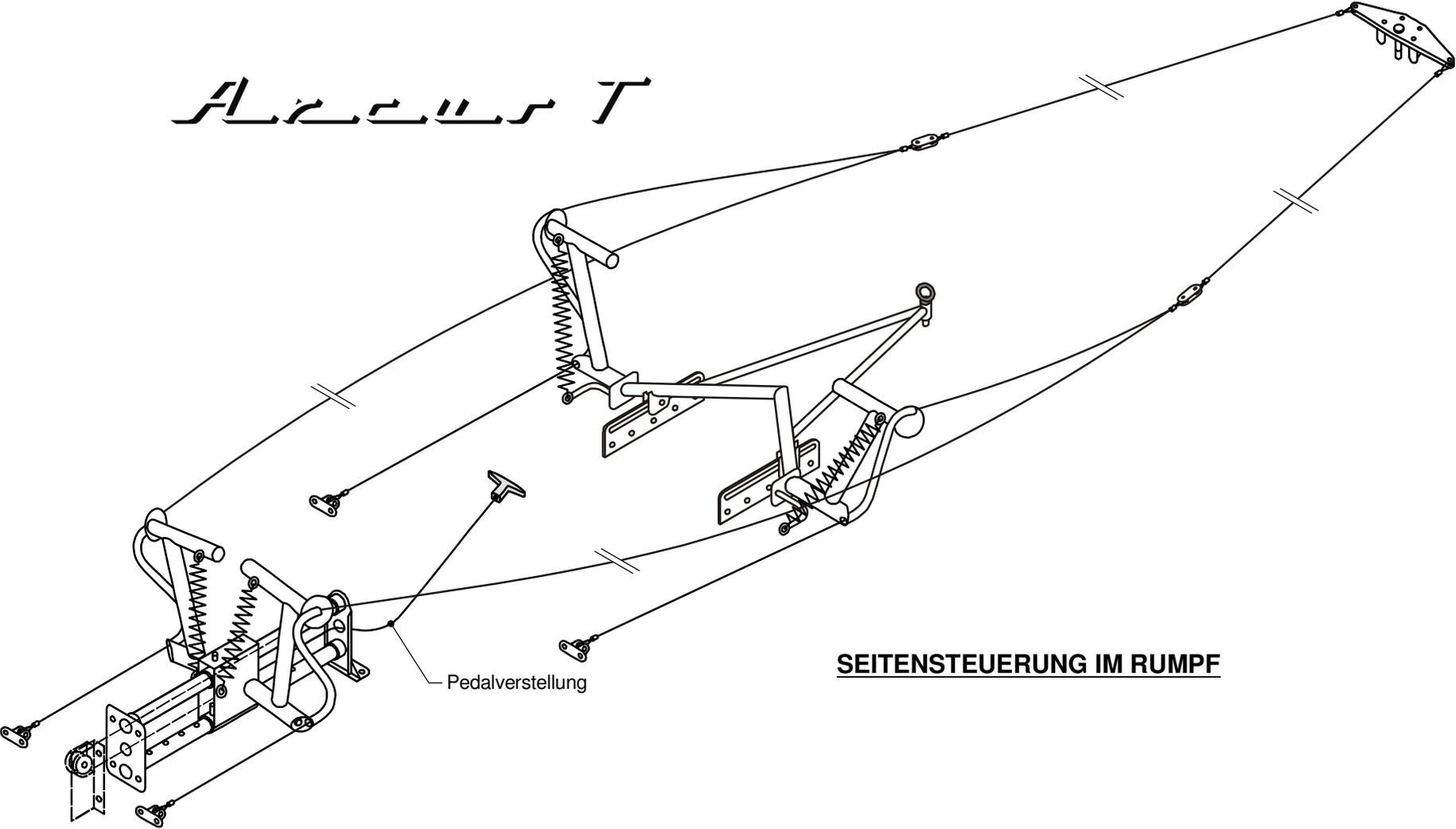


RUMPFSTEUERUNG

- 1. Höhenruder
- 2. Querrudersteuerung
- 3. Wölbklappensteuerung
- 4. Bremsklappensteuerung
- 5. Trimmung

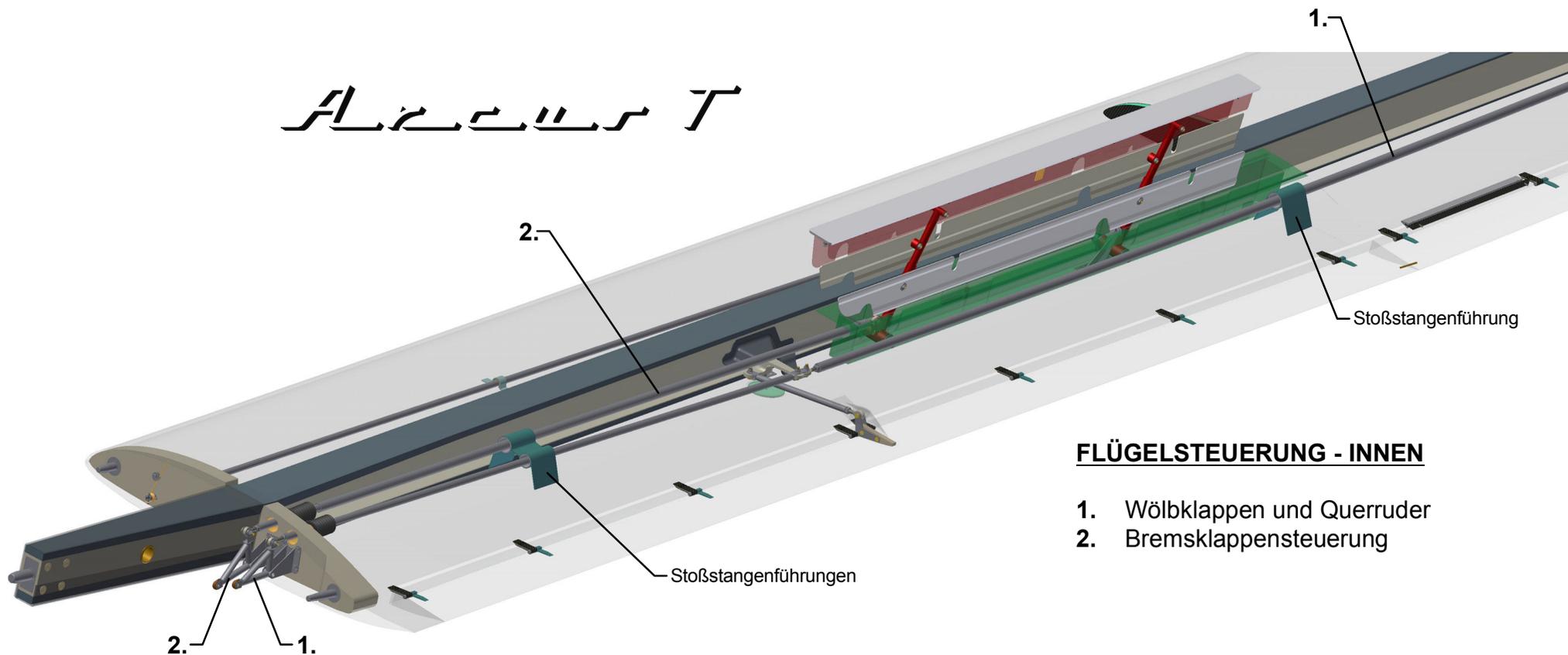


Arcus T



SEITENSTEUERUNG IM RUMPF

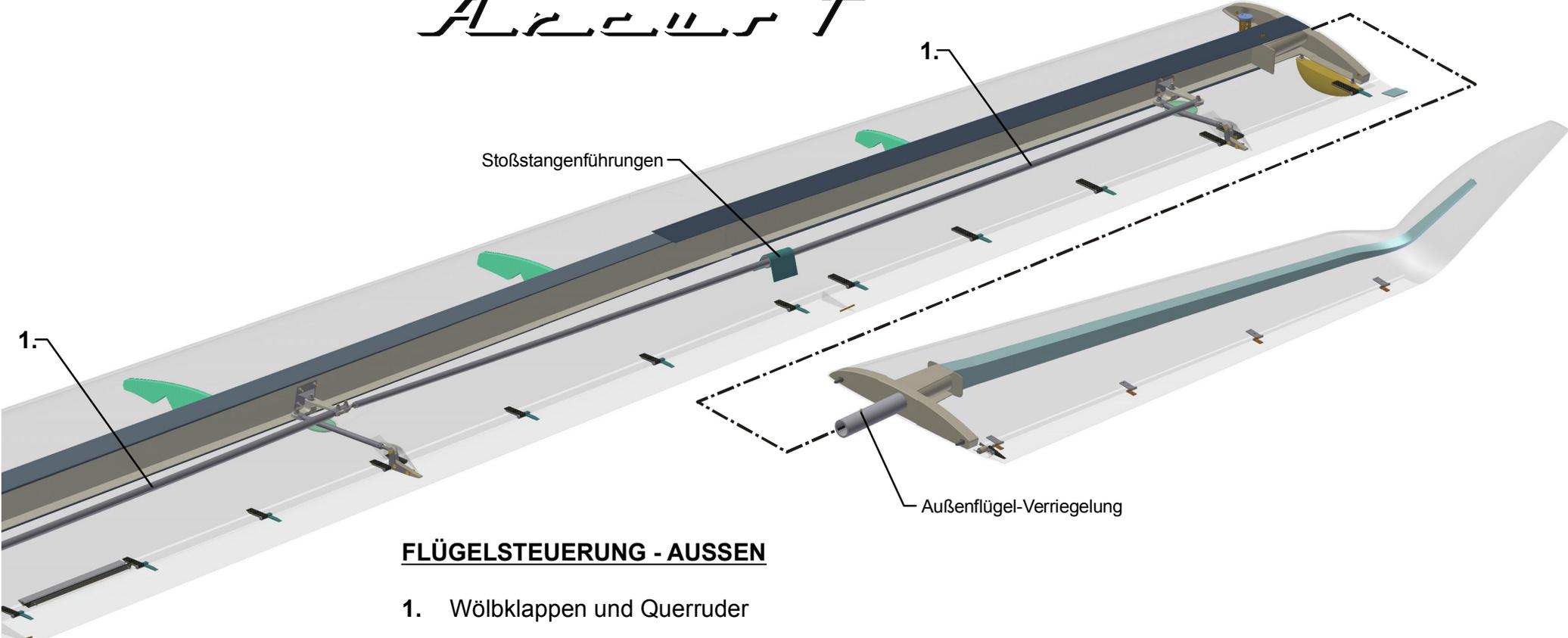
Arcus T



FLÜGELSTEUERUNG - INNEN

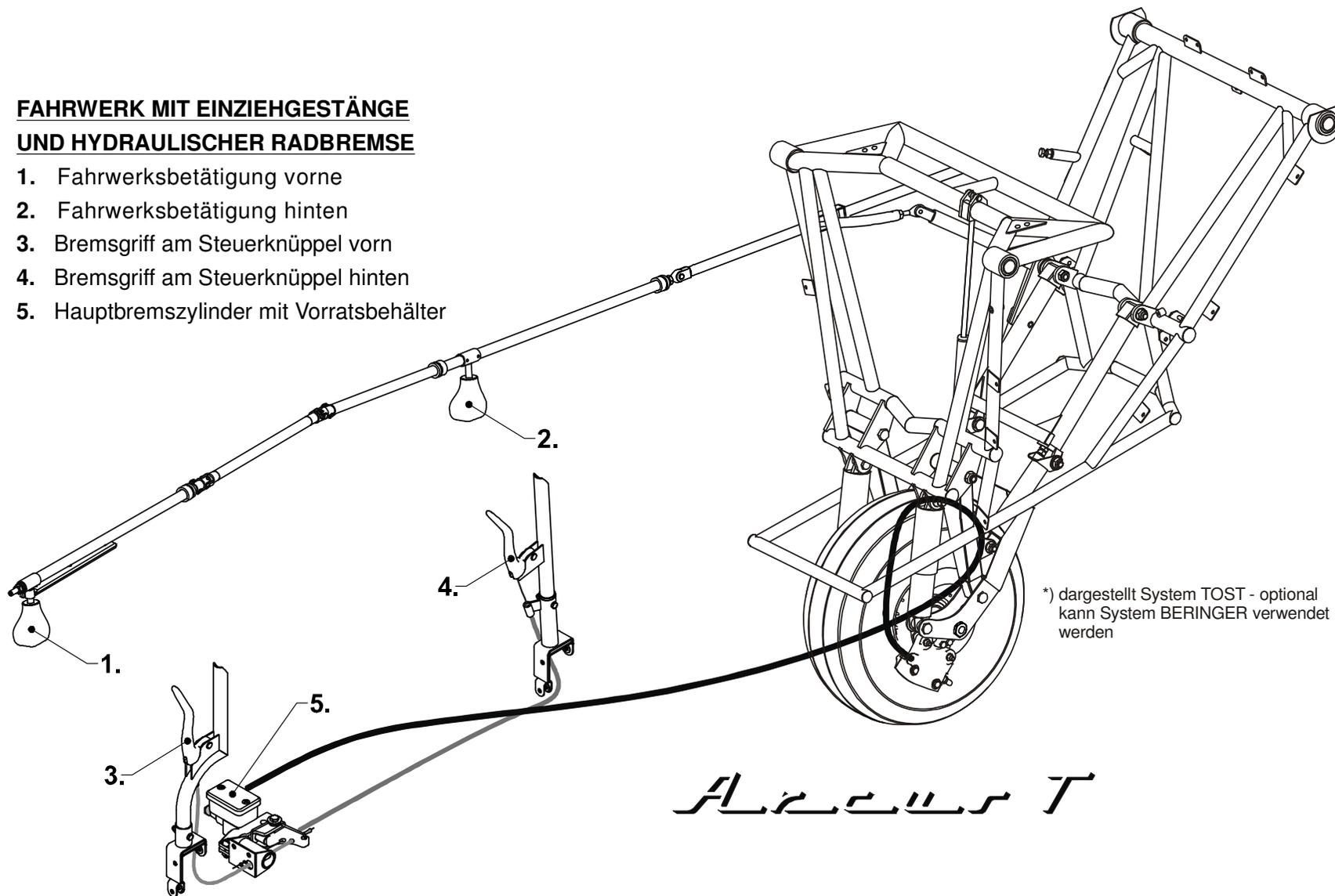
- 1. Wölbklappen und Querruder
- 2. Bremsklappensteuerung

Arcus T



**FAHRWERK MIT EINZIEHGESTÄNGE
UND HYDRAULISCHER RADBREMSE**

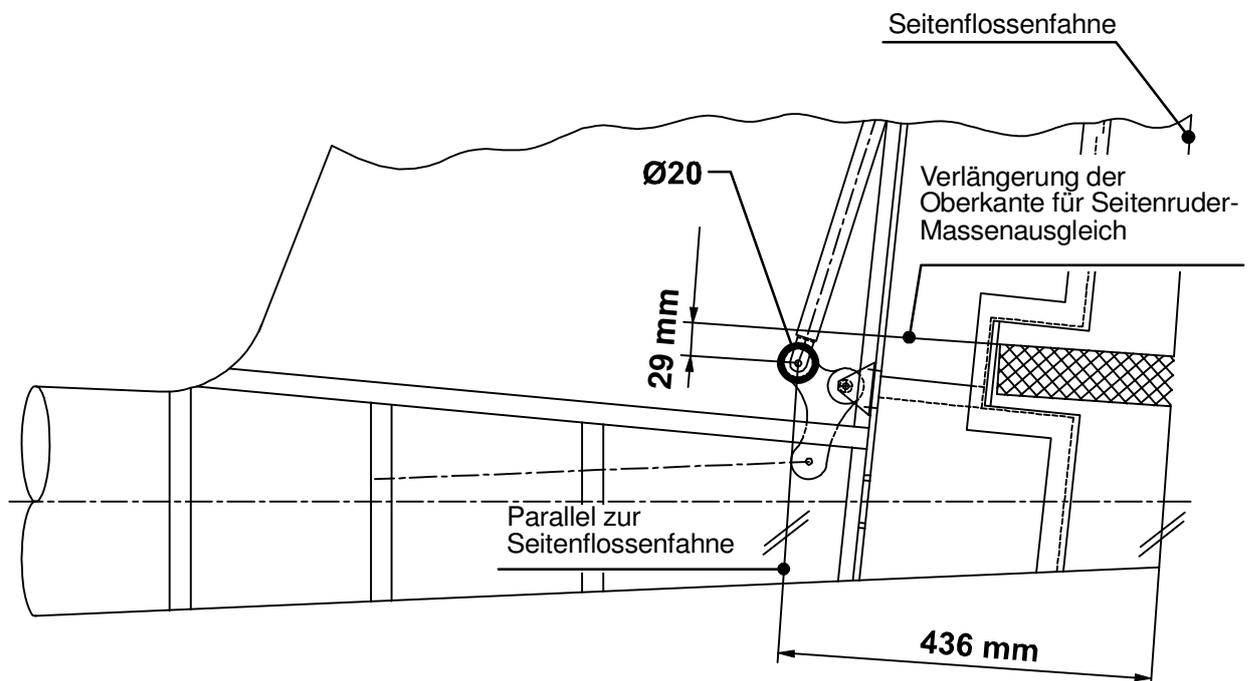
1. Fahrwerksbetätigung vorne
2. Fahrwerksbetätigung hinten
3. Bremsgriff am Steuerknüppel vorn
4. Bremsgriff am Steuerknüppel hinten
5. Hauptbremszylinder mit Vorratsbehälter



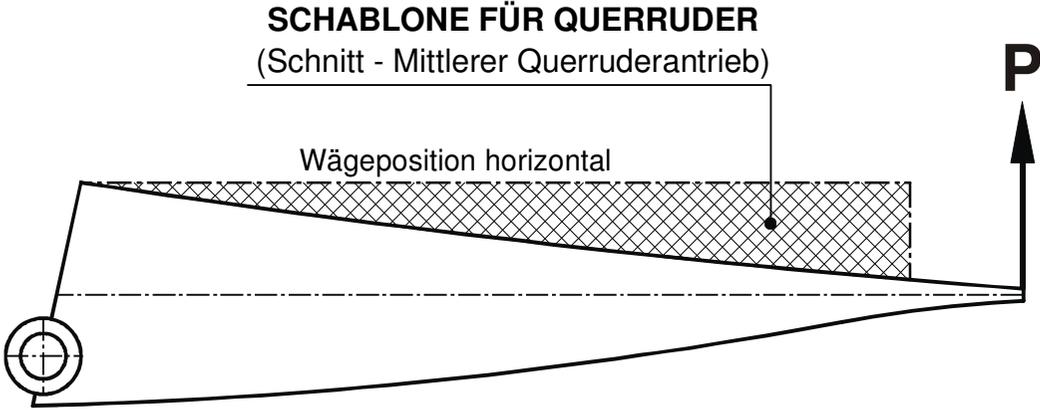
*) dargestellt System TOST - optional
kann System BERINGER verwendet
werden

Arcus T

RESERVIERT

Inspektionsöffnung Seitenflosse

Falls erforderlich, kann zum Ausbau der Stoßstange auf der gegenüberliegenden Seite eine zusätzliche Öffnung angebracht werden.

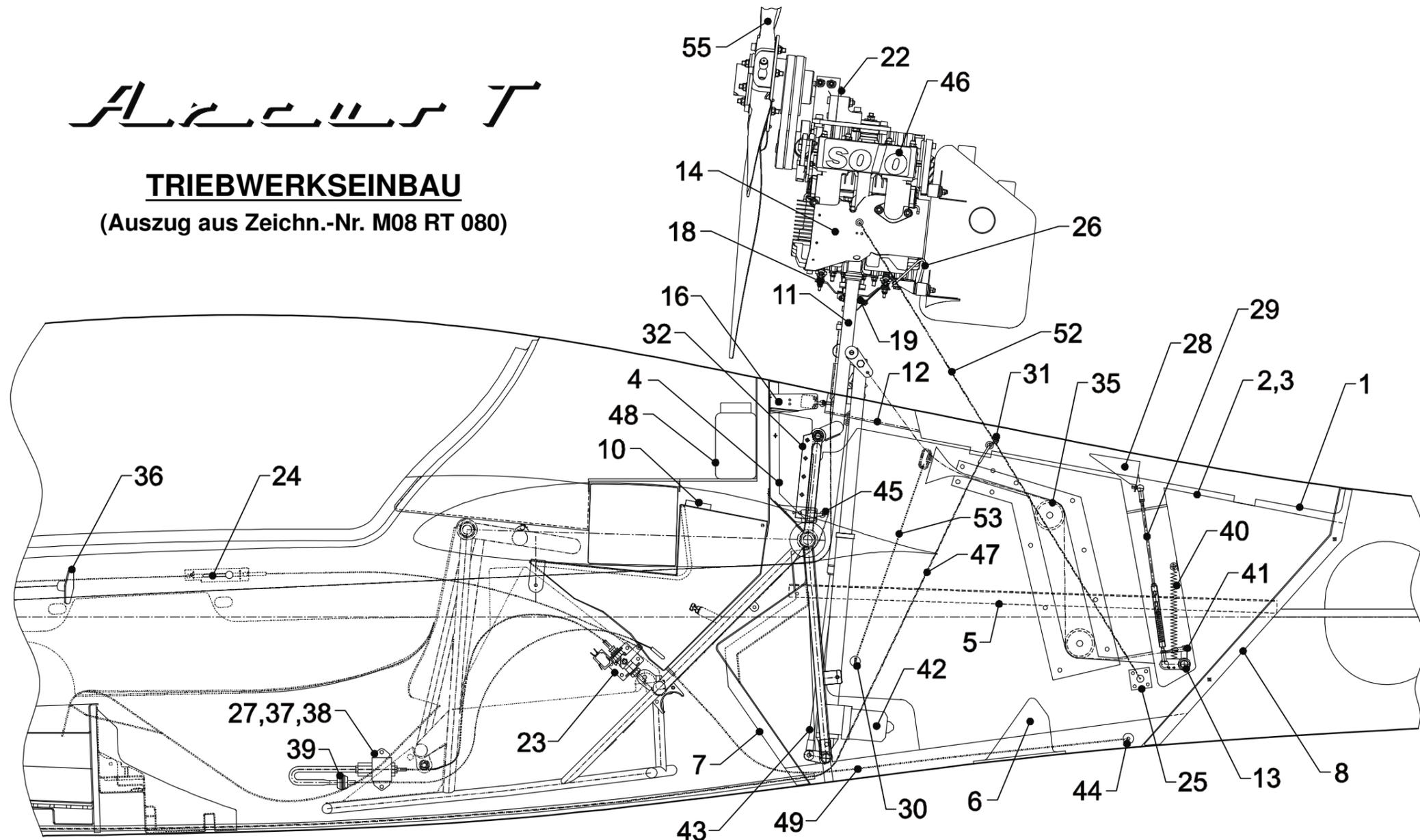


Arcus T

Arcus T

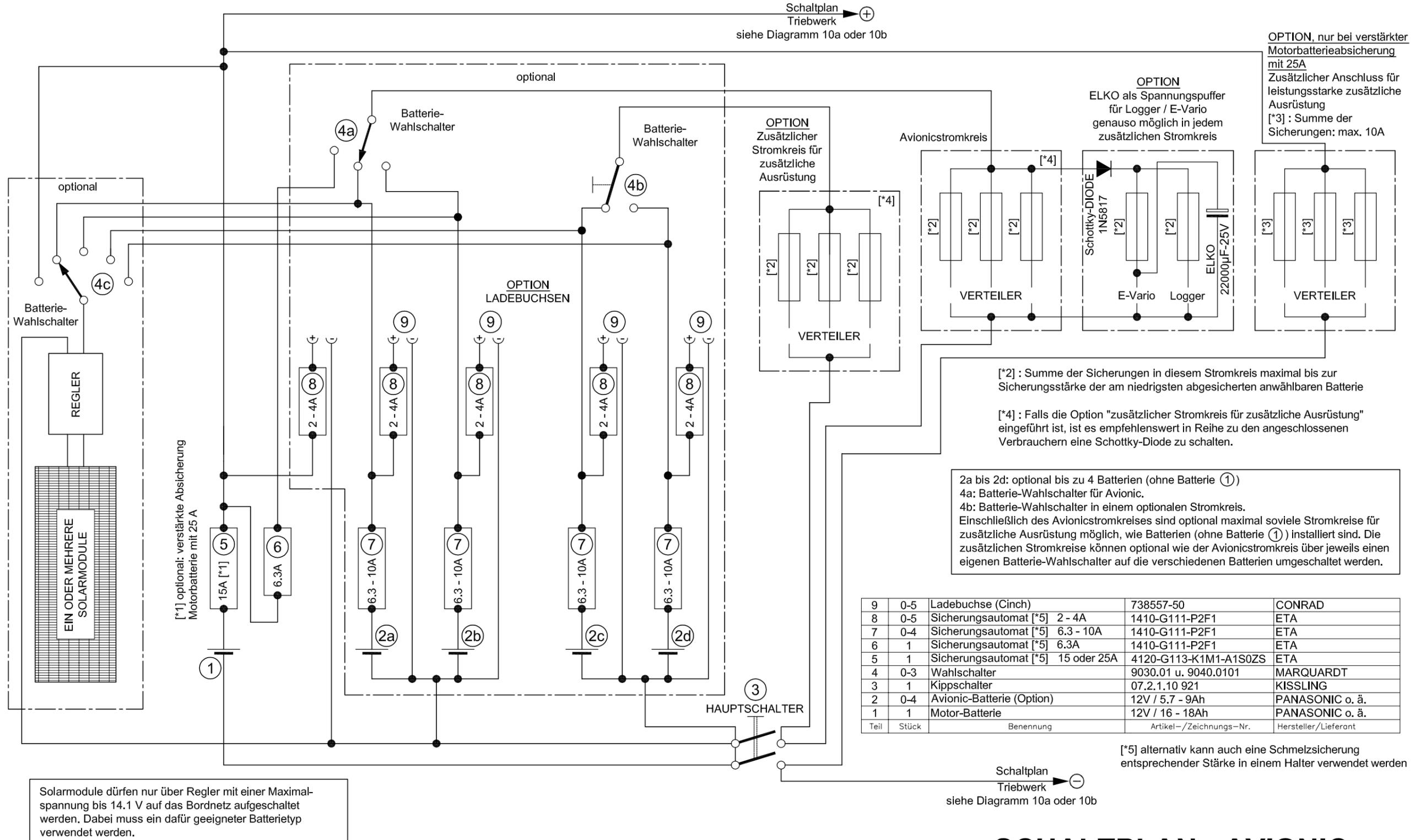
TRIEBWERKSEINBAU

(Auszug aus Zeichn.-Nr. M08 RT 080)



55	Faltluftschraube - OE-FL5.110/83-OEHLER/TECHNOFLUG	37	Elektr. Kraftstoffpumpe Betankung - 40 105-FACET	18	M08 RT 811	Deko-Betätigung		
53	Gummizug - Ø3 umflochten	36	Kunststoffgriff schwarz	16	M08 RT 809	Halteblech für Endschalter		
52	Fangseil - Ø3.2 - 7x19nozn - DIN EN 10204	35	ZRB 153	14	M08 RT 807	Kühlbleche		
49	PUR-Schlauch - NW5x1.5 T20-0064139-REIFF	32	M08 RT 111	13	M08 RT 806	Welle für Motorraum-Klappenantrieb		
48	Ausgleichsgefäß - Nr. 215-GRAUPNER	31	M03 RT 818	12	M08 RT 805	Achsen und Buchsen für Motorraum-Klappenantrieb		
47	Gummizug - Ø6 umflochten	30	ZRB 115	11	M08 RT 803	Motorträger		
46	Motor - 2350 D-SOLO	29	M08 RT 817	10	M08 RT 880	Alu-Tank		
45	Endschalter - C-SU 1 R-BERNSTEIN	28	HM03-10.267	8	M08 RG 815	Motorraum, hinterer Spant		
44	Drainagehahn - CARCOMA	27	HM03-10.388	7	M08 RG 814	Motorraum, vorderer Spant unten		
43	Gasfeder - G10 23 0350 1 0800 WG30 Ab11 01000N-HAHN	26	M08 RT 815	6	M08 RG 813	Triebwerksanschlag		
42	Elektromech. Hubzylinder - 7000DC-320-20-ATM-MAROLDT	25	HM03-10.260	5	M08 RG 812	Motorraum-Längsspant		
41	Gabelkopf - G4x16 - 10 02 0004 0016 - DIN 71 752	24	M07 RT 855	4	M08 RG 809	Motorraum, vorderer Spant oben		
40	Zugfeder für MR-Klappenantrieb - XD VZ-GUTEKUNST	23	M08 RT 870	3	M07 RG 808	Motorraum-Seitenwand rechts		
39	Kraftstofffilter - 99.106/8-100 - KARCOMA	22	M08 RT 814	2	M08 RG 807	Motorraum-Seitenwand links		
38	Elektr. Kraftstoffpumpe Motor - 40 105-FACET	19	HM03-10.248	1	M08 RG 806	Motorraumklappen		
Teil	Zeichn.-Nr.	Benennung	Teil	Zeichn.-Nr.	Benennung	Teil	Zeichn.-Nr.	Benennung

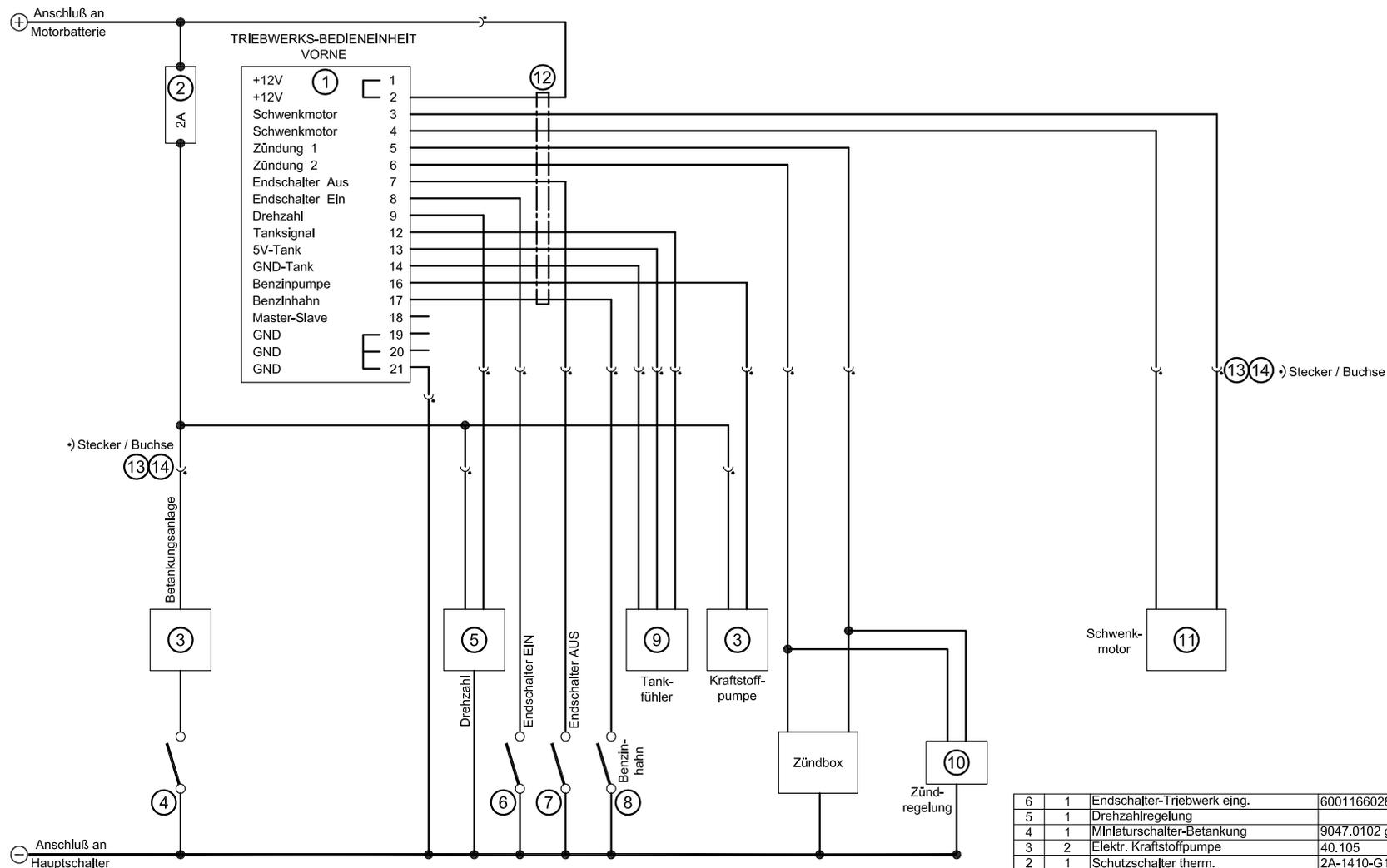
Arcus T



SCHALTPLAN - AVIONIC

Arcus T

Arcus T

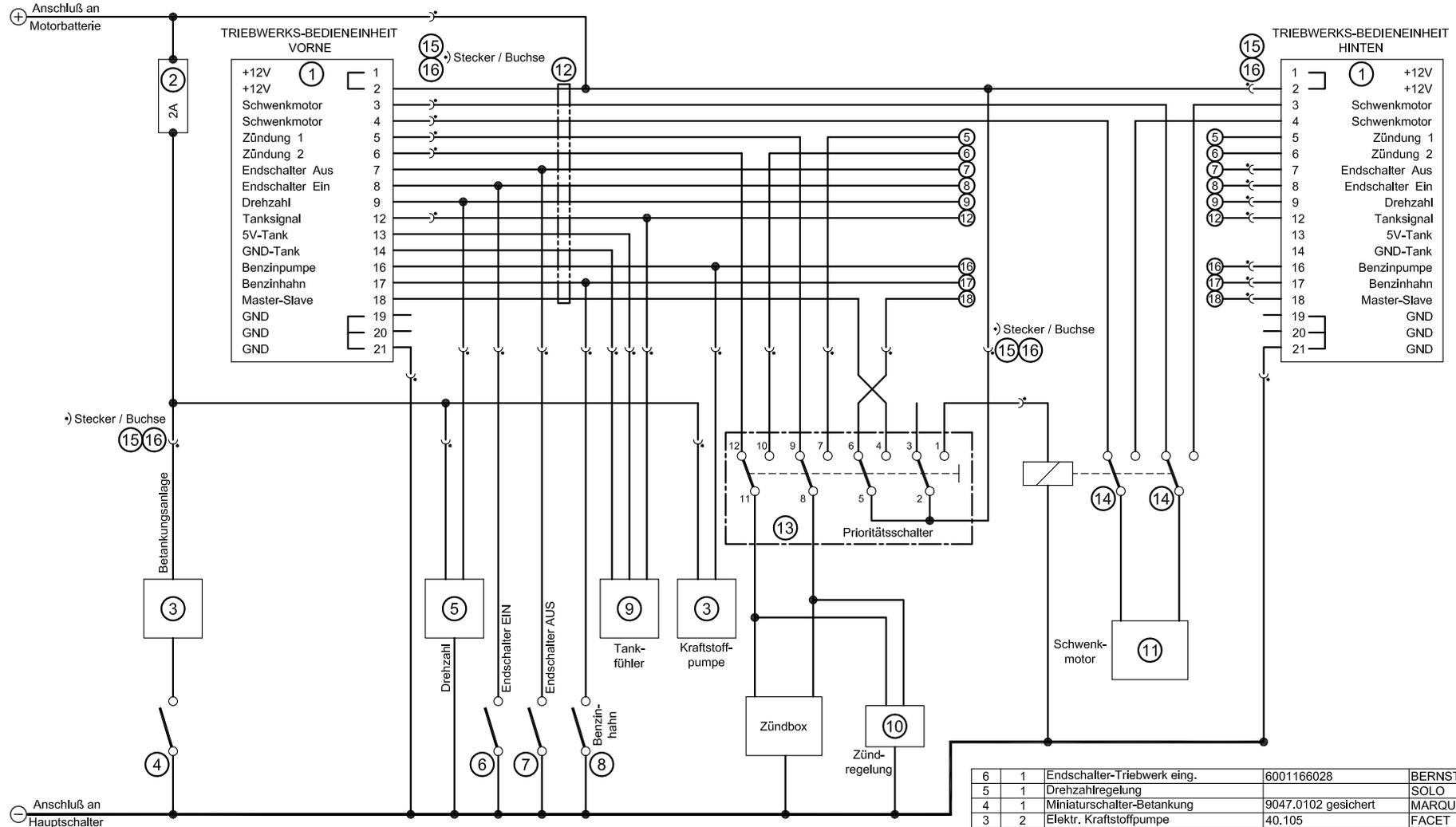


6	1	Endschalter-Triebwerk eing.	6001166028	BERNSTEIN
5	1	Drehzahlregelung		SOLO
4	1	Minimalschalter-Betankung	9047.0102 gesichert	MARQUARDT
3	2	Elektr. Kraftstoffpumpe	40.105	FACET
2	1	Schutzschalter therm.	2A-1410-G111-P2F1	ETA
1	1	Triebwerks-Bedleneinheit (v)	TB 06	ILEC

Teil	Stück	Benennung	Artikel-/Zeichnungs-Nr.	Hersteller/Lieferant
14	2	Buchse	7805160	AMP
13	2	Stecker	7808576	AMP
12	1	Kabelbaum - Einzelbedienung	SCHI 0801	NEUMATIC
11	1	Elektr. Spindeltrieb	HG 7000 - 1200 N	TECHN. AE.
10	1	Zündregelung		SOLO
9	1	Tankfühler	TF-300 mm	ILEC
8	1	Endschalter-Kraftstoffhahn	10061501	MARQUARDT
7	1	Endschalter-Triebwerk ausg.	6001166028	BERNSTEIN

890	Maßstab			Hersteller/Lieferant	
				SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH Kirchheim/Teck	
2007	Tag	Name	Baumuster	Zeichn. Nr.	
gez.	14.12.	Malcik	Duo Discus xLT	M08RE883	
gepl.			Schaltplan Triebwerk- Einzelbedienung		

Arcus T



Arcus T

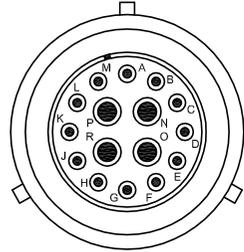
6	1	Endschalter-Triebwerk eing.	6001166028	BERNSTEIN	
5	1	Drehzahlregelung		SOLO	
4	1	Miniaturschalter-Betankung	9047.0102 gesichert	MARQUARDT	
3	2	Elektr. Kraftstoffpumpe	40.105	FACET	
2	1	Schutzschalter therm.	2A-1410-G111-P2F1	ETA	
1	2	Triebwerks-Bedieneinheit (v+h)	TB 06	ILEC	
Teil	Stück	Benennung	Artikel-/Zeichnungs-Nr.	Hersteller/Lieferant	
890				SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH Kirchheim/Teck	
2007	Tag	Name	Baumuster	Schaltplan Triebwerk- Doppelbedienung	
gez. 14.12.		Malcik	Duo Discus xLT		
gepr.					
Teil	Stück	Benennung	Artikel-/Zeichnungs-Nr.	Hersteller/Lieferant	Zeichn. Nr. M08RE884
16	2	Buchse	7805160	AMP	<small>FÜR DIESE UNTERLAGE BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR. INSBESONDERE NEHMEN WIR DAFÜR AUCH URHEBERRECHTLICHEN UND WETTBEWERBSRECHTLICHEN SCHUTZ IN ANSPRUCH. ALL RIGHTS RESERVED IN RESPECT OF THIS DOCUMENT. WE ESPECIALLY CLAIM PROTECTION UNDER COPYRIGHT REGULATIONS AND UNFAIR COMPETITION LAW.</small>
15	2	Stecker	7808576	AMP	
14	2	Relais	CB1-12V ACB13201	NAIS	
13	1	Prioritäts-Kippschalter	666/3	MORS	
12	1	Kabelbaum - Doppelbedienung	SCHI 0712120	NEUMATIC	
11	1	Elektr. Spindeltrieb	HG 7000 - 1200 N	TECHN. AE.	
10	1	Zündregelung		SOLO	
9	1	Tankfühler	TF-300 mm	ILEC	
8	1	Endschalter-Kraftstoffhahn	10061501	MARQUARDT	
7	1	Endschalter-Triebwerk ausg.	6001166028	BERNSTEIN	

Arcus T

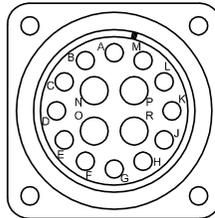
Übergabestecker - Motor/Zelle

(Ansicht von vorne)

Stecker AMP 7808576



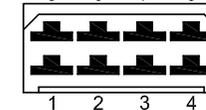
Buchse AMP 7805160



Übergabestecker - Avionic Batterien

(Ansicht von vorne)

AMP - Stecker 8-fach
5 6 7 8



Steckerbelegung - Einfachbedienung

X1

(A)	
(B)	
(C)	
(D)	
(E)	
(F)	Dreh. +
(G)	Benz. pu. +
(H)	Tanken +
(J)	
(K)	
(L)	
(M)	
(N)	GND H (19)
(O)	12V H (2)
(P)	GND Massep.
(R)	12 H

Stecker links
(Ansicht in Flugrichtung)

X2

(A)	5 Zündung
(B)	6 Zündung
(C)	7 Endschalter aus
(D)	8 Endschalter ein
(E)	Dreh. geb.
(F)	T.A. GND
(G)	T.A. +5V
(H)	Solar +
(J)	Benz. pu. -
(K)	Benz. ha.
(L)	Master
(M)	T.A. Geber
(N)	3
(O)	4
(P)	2 12V
(R)	19 GND

Stecker rechts
(Ansicht in Flugrichtung)

Steckerbelegung - Doppelbedienung

X1

(A)	5H Zündung
(B)	6H Zündung
(C)	7H Endschalter aus
(D)	8H Endschalter ein
(E)	Dreh. geb. H
(F)	Dreh. +
(G)	Benz. pu. +
(H)	Tanken +
(J)	Benz. pu. - H
(K)	Benz. ha. H
(L)	Master H
(M)	T.A. Geber H
(N)	GND H (19)
(O)	12V H (2)
(P)	GND Massep.
(R)	12 H

Stecker links
(Ansicht in Flugrichtung)

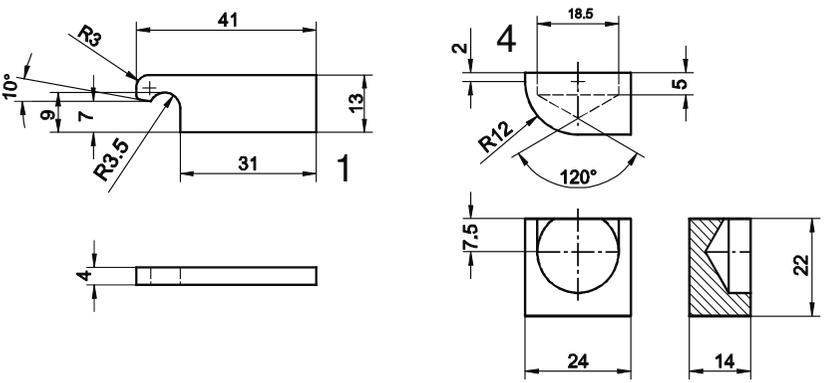
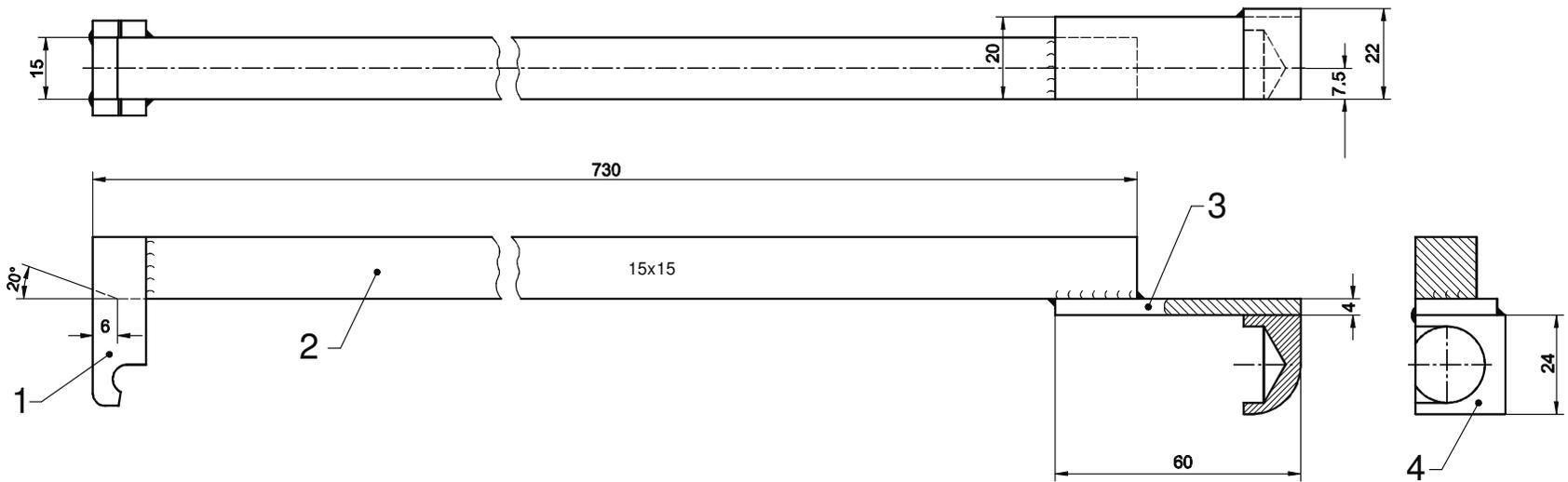
X2

(A)	5 Zündung
(B)	6 Zündung
(C)	7 Endschalter aus
(D)	8 Endschalter ein
(E)	Dreh. geb.
(F)	T.A. GND
(G)	T.A. +5V
(H)	Solar +
(J)	Benz. pu. -
(K)	Benz. ha.
(L)	Master
(M)	T.A. Geber
(N)	3
(O)	4
(P)	2 12V
(R)	19 GND

Stecker rechts
(Ansicht in Flugrichtung)

X3

(1)	Batt. SF1
(2)	Batt. SF2
(3)	Batt. 1S1
(4)	Batt. 2S2
(5)	Batt. n. Rad
(6)	GND Batt. S1/S2
(7)	GND Batt. SF1/SF2
(8)	GND Batt. n. Rad



Alle Schnittkanten und Bohrungen entgraten
 Oberflächenschutz: ZWEIKOMPONENTEN-PRIMEX UND
 ZWEIKOMPONENTEN-ACRYLATLACK GRAU

GRUNDWERKSTOFFE		Schweißzusatzwerkstoff	Schweißverfahren
Werkstoff 1	Werkstoff 2		
1.7734	1.7734	1.7734.2	WIG
1.7214	1.7214		
VCL 125	VCL 125		
St 35	St 35		
St 37	St 37		
St 52	St 52		
Kontrollverfahren:		Sichtprüfung	

Teil	Stück	Benennung	Abmessung	Werkstoff (Norm)	Anmerkung (Zeichn.-Nr.)
4	1	Flachmaterial	24x22x14	St 37	
3	1	St-Blech	60x20x4	St 37	
2	1	Vierkant	15x15x730	St 37	
1	2	St-Blech	41x4x13	St 37	

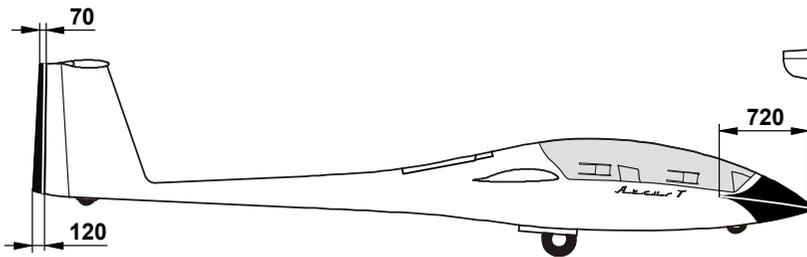
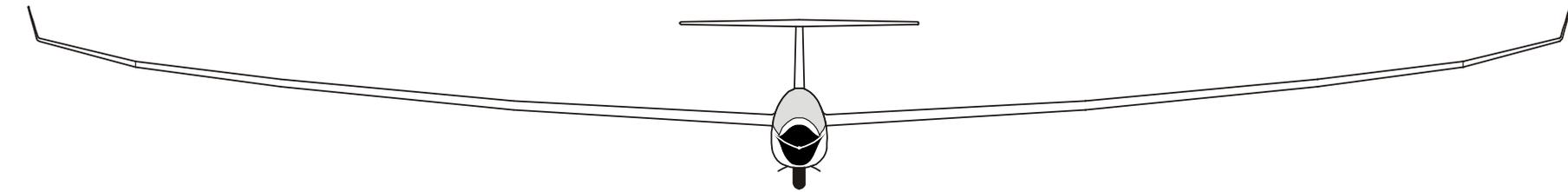
Maßstab	ALLGEMEINTOLERANZEN DIN 7168-m								Paßmaß		Abmaße		SCHEMP-HIRTH Flugzeugbau GmbH Kirchheim/Teck
	BIS 6	ÜBER 6 BIS 30	ÜBER 30 BIS 120	ÜBER 120 BIS 400	ÜBER 400 BIS 1000	ÜBER 1000 BIS 2000	ÜBER 2000 BIS 4000	ÜBER 4000 BIS 8000			Zeichn. Nr.		
1:1	± 0.1	± 0.2	± 0.3	± 0.5	± 0.8	± 1.2	± 2	± 3			ZRB158		

2001	Tag	Name	Baumuster	Vorrichtung zum Austausch der Gasfeder	Zeichn. Nr.
gez.	04.09.01	Starkert	Duo Discus T	Vorrichtung zum Austausch der Gasfeder	ZRB158
gepr.					
gepl.					

FÜR DIESE UNTERLAGE BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR. INBESONDERE NEHMEN WIR DAFÜR AUCH URHEBERRECHTLICHEN UND WETTBEWERBSRECHTLICHEN SCHUTZ IN ANSPRUCH.
 ALL RIGHTS RESERVED IN RESPECT OF THIS DOCUMENT. WE ESPECIALLY CLAIM PROTECTION UNDER COPYRIGHT REGULATIONS AND UNFAIR COMPETITION LAW.

Arcus T

WARTUNGSHANDBUCH



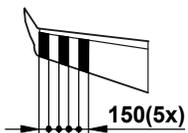
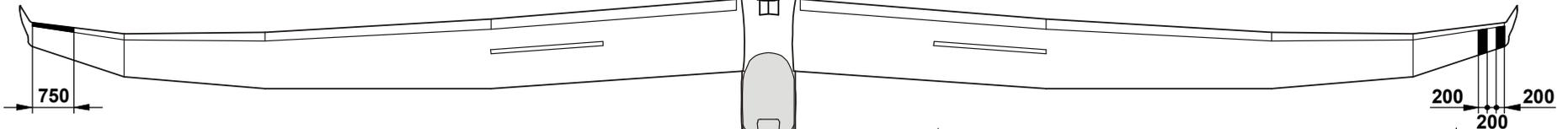
Arcus T

Farbtöne nach NFL II 26/83

Reinorange	RAL 2004
Feuerrot	RAL 3000
Leuchtrot	RAL 3024

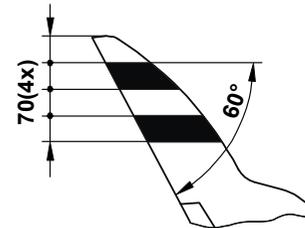
FARBKENNZEICHNUNG (auf Wunsch)

Vorschlag 1

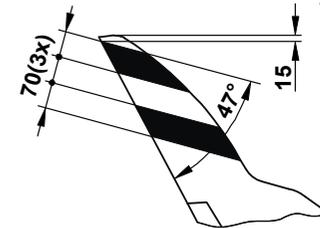


Vorschlag 3

Vorschlag 2



Vorschlag 4



Vorschlag 5

I. Motor und Motorlauf		
Festgestellter Mangel oder Fehler	Mögliche Ursache, Kontrollpunkte	Maßnahmen zur Fehlerbeseitigung
1. Motor springt bis 110km/h nicht an, obwohl der Propeller nach loslassen des Deko-Griffs schnell durchdreht	a) kein Zündfunke - Kerzenstecker defekt oder nicht richtig auf der Kerze aufgesteckt - Zündkabel defekt oder am Kerzenstecker bzw. an der Zündspule herausgezogen - Zündung kurzgeschlossen, Impulsleitungen an der Steckerleiste im Motorraum vertauscht oder Zündschalter defekt - Zündkerze: zu großer Elektrodenabstand oder defekt - Zündspule defekt b) Kraftstoffmangel - Filter an der el. Kraftstoffpumpe rechts unter der hinteren Sitzwanne oder/und Filter links am Motorträger verstopft - Kraftstoffleitung abgeknickt oder gequetscht	- Kerzenstecker kontrollieren, ersetzen bzw. richtig aufstecken - Zündkabel ersetzen bzw. neu aufschrauben - Kabel und Steckverbindungen überprüfen, bei defektem Zündschalter Bedienteil zum Hersteller einschicken - Abstand auf 0,4mm einstellen bzw. neue Zündkerzen - Zündspule ersetzen - Filter reinigen oder ersetzen - Leitung besser verlegen, beschädigte Leitungsabschnitte ersetzen
2. Motor springt bis 110km/h nicht an. Propeller dreht langsam von Totpunkt zu Totpunkt oder gar nicht bei gezogenem Deko-Griff.	Ein oder beide Dekoventile sind geschlossen, Betätigung schwergängig, klemmt, gebrochen oder ausgehängt	Nach längerem Motorstillstand kann es sein, daß die Führung der Dekoventilstößel mit Öl verklebt ist. Dekos herausschrauben und z.B. mit Petroleum auswaschen.
3. Motor läuft nach normalem Start immer langsamer	a) Kolbenklemmen (beginnender Kolbenfresser) b) heißgelaufenes Kurbelwellenlager	a),b) Motor sofort abstellen, Motor zur Reparatur an Motorhersteller schicken
4. Motor viertaktet (mit zunehmender Höhe und Geschwindigkeit läuft der Motor in kurzen Abständen rauh, die Motorleistung nimmt stark ab)	zu fettes Kraftstoff-Luft-Gemisch durch defekte Niveauregulierung	Dichtigkeit der Niveauregulierung prüfen, gegebenenfalls Membran oder komplette Niveauregulierung tauschen
5. Motor schüttelt bei allen Drehzahlen sehr stark	a) Motoraufhängung defekt, z.B. Gummielemente, obere Halteplatte, untere Halteplatte, Motorträger b) Propeller beschädigt, dadurch Unwucht am Propeller c) Zylinderkopfdichtung eines Zylinders defekt	a) Siehe Abschnitt Motorträger und Motoraufhängung b) Siehe Abschnitt Propeller mit Nabe c) Zylinderkopfdichtung ersetzen / Motor zur Reparatur an Motorhersteller schicken
6. Auspuffaufhängung zu weich oder Auspuff hängt schief	Gummipuffer am Auspuff gerissen	Defekte Gummipuffer ersetzen, auf Kunststoffscheiben achten, Sicherungsstahlseile oben am Auspuff überprüfen

II. Propeller mit Nabe		
Festgestellter Mangel oder Fehler	Mögliche Ursache, Kontrollpunkte	Maßnahmen zur Fehlerbeseitigung
1. Spiel der Propellerblätter in der Blattebene	Geringes Spiel ist normal, siehe Propellerhandbuch	Bei unzulässig großem Spiel Propeller vom Propellerhersteller überholen lassen
2. Risse in den Propellerblattfüßen		Kontakt mit Propellerhersteller aufnehmen, Propeller zur Reparatur an Propellerhersteller

III. Motorträger und Motoraufhängung		
Festgestellter Mangel oder Fehler	Mögliche Ursache, Kontrollpunkte	Maßnahmen zur Fehlerbeseitigung
1. Motoraufhängung zu weich	a) Gummielemente an der oberen Motoraufhängung nicht richtig angezogen b) Gummipuffer an der unteren Motoraufhängung locker oder gerissen	a) Kronenmutter auf das richtige Maß anziehen und mit Splint sichern, Maß zwischen den Außenkanten der Gummielemente: 26-27mm b) Verschraubung anziehen bzw. Gummipuffer ersetzen
2. Spiel in der Lagerung des Motorträgers	a) Befestigungsschrauben des Motorträgers locker b) Schwenklager / Lager Sitz des Motorträgers defekt	a) Schraube und Bohrung überprüfen. Verschraubung mit neuer Stopmutter auf 80 Nm anziehen b) Reparatur beim Hersteller

IV. Triebwerksschwenkmechanismus		
Festgestellter Mangel oder Fehler	Mögliche Ursache, Kontrollpunkte	Maßnahmen zur Fehlerbeseitigung
1. Schwenkmechanismus blockiert kurz vor der ganz eingefahrenen Stellung, Sicherung springt heraus, Fehlermeldung Bedienteil	Motorraumklappensteuerseil falsch eingestellt, Lasche der Betätigungswelle sitzt an der Motorraumseitenwand auf	Siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.10
2. In ganz eingefahrener Stellung springt Sicherung heraus, Fehlermeldung Bedienteil, keine grüne Kontrolllampe	Endschalter „Eingefahren“ falsch eingestellt	Einstellschraube ein Stück herausdrehen, kontern
3. Schwenkmechanismus blockiert kurz vor der ganz ausgefahrenen Stellung, Sicherung springt heraus, Fehlermeldung Bedienteil, keine grüne Kontrollleuchte	a) Batterie zu stark entladen (Batteriewarnung während dem Ausfahren) b) Fangseile zu kurz c) Motorraumklappensteuerseil und Gestänge falsch eingestellt, Lasche der Betätigungswelle sitzt an der Motorraumseitenwand auf	a) auf korrekten Ladezustand der Batterie achten b) siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.8 c) siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.10
4. Schwenkmechanismus blockiert kurz vor der ganz ausgefahrenen Stellung, Sicherung springt heraus, Fehlermeldung Bedienteil, Motorraumklappen schließen vollständig, keine grüne Kontrollleuchte, Fangseile sehr straff	Endschalter „Ausgefahren“ falsch eingestellt	Einstellschraube ein Stück herausdrehen, siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.8
5. Triebwerk fährt vollständig aus, grüne Kontrollleuchte, Fangseile locker	Endschalter „Ausgefahren“ falsch eingestellt	Einstellschraube ein Stück hineindrehen, siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.8
6. Schwenkmechanismus blockiert in einer Zwischenstellung	a) Fangseil hat sich verhakt, z.B. wegen: - Gummizug gebrochen oder zu wenig Spannung - Führungsbügel gebrochen - Geknicktes Fangseil - Starker Drall im Fangseil b) Kühlblech losgerissen/nicht richtig befestigt, so daß es sich in der Motorraumseitenwand einschneidet oder verklemmt	a) - Neuer Gummizug bzw Gummizug so einstellen, daß im ganz eingefahrenen Zustand noch leichter Zug vorhanden ist - Neuer Führungsbügel - Neues Fangseil - Seilende nicht zu stark auf oder zudrehen b) Kühlblech erneuern, richtig montieren, gegebenenfalls Motorraumseitenwand reparieren

Festgestellter Mangel oder Fehler	Mögliche Ursache, Kontrollpunkte	Maßnahmen zur Fehlerbeseitigung
7. Spindelmotor läuft nicht an, trotz ausreichender Batteriespannung	a) Stromzuführung zum Spindelmotor unterbrochen (Kabelschuhe am Bedienteil oder Steckverbindung gelöst, Kabelbruch) b) Stromzuführung im Spindelmotor unterbrochen c) Bedienteil defekt	a) Kabelführung und Stecker kontrollieren, defektes Kabel reparieren bzw. tauschen b) Spindel ausbauen und zum Hersteller schicken c) Hersteller kontaktieren
8. Motorraumklappen öffnen sich bei losem Betätigungsseil nicht bis zum Anschlag der Betätigungsstangen.	a) Scharniere der Motorraumklappen schwergängig. b) Betätigungswelle (unten im Motorraum) klemmt axial oder geht schwer in den Lagern. c) Motorraumklappen klemmen oder verhaken sich in ihrem Falz (hörbares Knacken). d) Betätigungsfeder gebrochen oder lahm.	a) Klappen ausbauen und Achsen und Scharniere nachschmieren. b) Bei starker Verschmutzung der Lagerstellen und der Welle diese reinigen, Kunststofflager in den Seitenwänden leicht ölen oder fetten. c) Sitz der Klappenscharniere überprüfen, evtl. Luft zwischen Klappe und Falz vergrößern. d) Neue Feder einbauen.
9. Motorraumklappen schließen im eingefahrenen Zustand nicht vollständig.	a) Gestänge der Motorraumklappen zu lang eingestellt b) Einstellung des Betätigungsseiles in der linken Motorraumwand nicht korrekt. c) Endschalter „Eingefahren“ falsch eingestellt	a) siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.10 b) siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.10 c) siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.8
10. Motorraumklappen schließen im ausgefahrenen Zustand nicht vollständig	a) Triebwerk fährt nicht weit genug aus b) Ausschnitt zur Durchführung der Fangseile durch die Motorraumklappen zu klein c) Gestänge ist zu lang oder Motorraumklappenbetätigungsseil ist falsch eingestellt	a) Siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.8, 5.10 b) Wenn die Klappen bei Druck von hinten auf die Nabe schließen (Fangseil spannt sich): so lassen. Andernfalls das Loch vorsichtig mit einer Raspel erweitern c) Siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.10

Festgestellter Mangel oder Fehler	Mögliche Ursache, Kontrollpunkte	Maßnahmen zur Fehlerbeseitigung
11. Motorraumklappen schließen oder öffnen ruckweise bzw. schließen ruckartig.	a) Schwergängigkeit sämtlicher Scharniere und Lager. b) Betätigungsseil in Seilführung schwergängig. c) Bei ruckartigem Schließen verhaken sich möglicherweise die Betätigungsstangen an den oberen Kanten der Motorraumkastenwände infolge zu spätem Anschlagen an den Anschlagklötzen.	a) Scharniere und Lager nachschmieren (siehe auch 8.) b) Seilführung in der linken Motorraumkastenwand reinigen (Petroleum) und anschließend mit harzfreiem Öl schmieren. c) Anschläge in den Kanälen der Motorraumkastenwände so lange aufdicken, bis sich die Betätigungsstangen nicht mehr verhaken können. Vorher, wenn möglich, Ausschnitte in den Klappenauflagen tiefer raspeln, Radius darf nicht vergrößert werden!
12. Motor läßt sich im eingefahrenen Zustand weiter nach unten bis zum Anschlag drücken.	a) Gummiauflage auf Anschlagklotz hat sich gelöst. Es wird nicht bei allen Bau nummern eine Gummiauflage verwendet b) Endschalter „Eingefahren“ wird zu früh betätigt.	a) Gummi auf Anschlagklotz kleben. b) siehe Wartungshandbuch Abschnitt 5.8
13. Propeller verklemmt sich beim Ein- oder Ausfahren des Motors.		Hersteller kontaktieren

PRÜFLISTE für Werk-Nr..... Kennzeichen**WARTUNGSINTERVALLE:** Jahresnachprüfung Datum
oder bei MotorstundenStunden**I. Motorträger, Schwenkmechanismus und Kühlbleche**

	Kontrollpunkte	Inspektionsart	Austausch	Befund
1.1	Motorträger und Schwenkachse	Auf Anrisse überprüfen und Lagerung kontrollieren		
1.2	Spindelantrieb	<ul style="list-style-type: none"> o Funktion o Spiel und Befestigung in der Lagerung o Befestigung und Zustand der Endschalte mit Halterung 		
1.3	Gasfeder	Triebwerksmasse in der Schwenkphase bei ausgehängter Spindel in etwa ausbalanciert		
1.4	Fangseile	<ul style="list-style-type: none"> o Zustand der Fangseile, Schutzschläuche, Nicopressklemmen und der Fangseilführungen o Fangseilspannung: Im voll ausgefahrenen Zustand müssen beide Fangseile gleichmäßig straff sein. o Ist der Fangseilrückzugsgummizug eingehängt und gesichert? o Beim Einklappen: Auspuff muß durch die beiden Fangseile oberhalb des Verbindungsbeschlages durchschwenken. 		
1.5	Anschlag des Motorträgers	Triebwerk muss im eingefahrenen Zustand fest am Anschlagklotz im Rumpfboden anliegen. Die Gummiauflage muss fest am Anschlagklotz angeklebt sein.		
1.6	Motorbefestigung	<ul style="list-style-type: none"> o Gummipuffer oben auf Maß angezogen ? o Gummipuffer unten auf Beschädigung kontrollieren o Gummianschläge am Motorträger unbeschädigt ? 		
1.7	Membran-Kraftstoffpumpe	<ul style="list-style-type: none"> o Freigängigkeit beim Schwenken ? o Alle Anschlüsse fest ? 		
1.8	Mechanik der Motorraumklappen	<ul style="list-style-type: none"> o Freigängigkeit des Gestänges, geringe Reibung im System. o Gummizug am Betätigungsseil o vollständig geschlossen unter leichter Federspannung mit ein- und ausgefahrenem Triebwerk 		
1.9	Motorraumklappen, Scharniere	Beschädigung, Passung,		

PRÜFLISTE für Werk-Nr..... Kennzeichen**WARTUNGSINTERVALLE:** Jahresnachprüfung Datum
oder bei MotorstundenStunden**I. Motorträger, Schwenkmechanismus und Kühlbleche**

	Kontrollpunkte	Inspektionsart	Austausch	Befund
1.10	Betätigung der Dekompressionsventile	Beim Freigeben des Griffes muß der Antriebshebel am Motorträger bis zum Anschlag zurückgehen, so dass ein Spalt von mindestens 2 mm zwischen dem Verbindungsblech und dem Antriebshebel ist. Bei gezogenem Deko-Griff muss der Propeller leicht drehbar sein.		
1.11	Kühlbleche	Alle 3 Kühlbleche auf Risse und feste Verschraubungen kontrollieren. Kabel und Schläuche dürfen nicht an den Kanten scheuern. Das linke Kühlblech darf die dahinter liegende Fangseilverschraubung nicht berühren.		
1.12	Propellerblätter	Es muss ausgeschlossen sein, dass sich Propellerblätter, insbesondere die beiden längsten, beim Ausfahren des Triebwerks an den Hinterkanten der vorderen Motorraumklappen verklemmen.		
1.13	Allgemein	o Sämtliche Verbindungen und Sicherungen überprüfen o Freigängigkeit der Kabel und Schläuche beim Ein- und Ausfahren des Triebwerkes.		

PRÜFLISTE für Werk-Nr..... Kennzeichen

WARTUNGSINTERVALLE: Jahresnachprüfung Datum
oder bei MotorstundenStunden

2. Kraftstoffanlage

	Kontrollpunkte	Inspektionsart	Austausch	Befund
2.1	Kraftstofftank	o Auf äußere Schäden und Dichtigkeit prüfen. o Masseverbindung überprüfen.		
2.2	Tankhalterung	o Auf Beschädigung prüfen.		
2.3	Kraftstoff- und Entlüftungsleitung	o Auf Befestigung, Scheuerstellen und Dichtigkeit prüfen. o Entlüftungsleitungen auf Durchgängigkeit zur Seitenflosse prüfen. o Ausdehnungsgefäß: auf Dichtigkeit und Befestigung prüfen.		
2.4	Kraftstoffhahn	Funktion überprüfen.		
2.5	Kraftstofffilter	Alle Filter (KARCOMA) austauschen.	X	

PRÜFLISTE für Werk-Nr..... Kennzeichen

WARTUNGSINTERVALLE: Jahresnachprüfung Datum
 oder bei MotorstundenStunden

3. Elektrische Anlage Triebwerk, Motorprüflauf

	Kontrollpunkte	Inspektionsart	Austausch	Befund
3.1	Kabel und Zubehör	Auf Scheuerstellen, festen Sitz aller Stecker, Schalter, Verschraubungen und Befestigungen prüfen.		
3.2	Triebwerks-Bedien- einheit TB 06	<ul style="list-style-type: none"> o Funktionskontrolle, siehe Flughandbuch Abschnitt 7.3.2 bis 7.3.11 o Endschaltereinstellungen überprüfen o Einstellung Einfahrzeit bis zur Zwischenstellung überprüfen. 		
3.3	Zündschalter	Abweiser vorhanden? Bei Zündung EIN keine Anzeigeleuchte der Drehzahl (bei stehendem Triebwerk)		
3.4	Motorprüflauf (Prüflflug)	<ul style="list-style-type: none"> o Funktion Zündschalter o Funktion elektr. Kraftstoffpumpe o Ansprungsverhalten ? o Schwingungen und Schütteln ? o Drehzahlüberwachung: <ul style="list-style-type: none"> - Drehzahlanzeige im LCD-Display - grüne Anzeige bis ca. $V_H=115$ km/h - gelbe Anzeige ab ca. $V > 120$ km/h o Funktion Kraftstoffhahn o Funktion Kraftstoffanzeige 		

Reparaturanweisung Arcus T

Die Teile haben folgende Bauweisen:

1. Tragflügel
Innenflügel
CFK-Schaum-Sandwich
mit HEREX C 70.55, 8 mm bzw. 6 mm stark.
Ansteckflügel
CFK-Schaum-Sandwich
mit HEREX C 70.55, 6 mm stark
mit Winglets
Reine CFK-Schale
2. Flügelklappen
Beide inneren Flügelklappen: CFK-Schaum-Sandwich
mit HEREX C 70.55, 4 mm stark
Beide äußeren Flügelklappen: GFK-CFK-Schale
3. Rumpf
Vorne: Reine CFK-AFK-GFK-Schale
Hinten: Reine CFK-Schale
4. Seitenflosse
GFK-Schaum-Sandwich
mit HEREX C 70.55, 4 mm stark
5. Seitenruder
GFK-SchaumSandwich
mit HEREX C 70.55, 4 mm stark
6. Höhenflosse
GFK-Schaum-Sandwich
mit HEREX C 70.55, 6 mm stark
7. Höhenruder
Reine CFK-GFK-Schale

Bei Reparaturen von Beschädigungen ist der Aufbau an den betreffenden Stellen zu untersuchen und nach der

„Reparatur-Anweisung für Segel- und Motorsegelflugzeuge der Fa. Schempp-Hirth aus faserverstärkten Kunststoffen“

in der jeweils gültigen Ausgabe zu verfahren.

Allgemeine Hinweise:

Bei der Reparatur dürfen nur folgende Kunstharz-Systeme verwendet werden:

1. Für GFK-Bauteile

Harz	Härter	Mischungsverhältnis (Gewichtsteile)
L 285	H 285, H 286, H 287	100 : 38
LY 5052	HY 5052	100 : 38
L 335	H 335 bzw. H 340	100 : 38
Härtung: 15 Stunden bei 55° C		

2. Für AFK/CFK-Bauteile

Harz	Härter	Mischungsverhältnis (Gewichtsteile)
L 285	H 286 bzw. H 287	100 : 38
LY 5052	HY 5052	100 : 38
L 335	H 335 bzw. H 340	100 : 38
Härtung: 15 Stunden bei 55° C		

Materialien zur Reparatur von CFK-Bauteilen

Kunstharzsysteme: siehe Seite 2

Glasfasergewebe:

GF-Gewebe 47 g/m² bzw. 105 g/m²

z.B. Qualität 02037 bzw. 91111 von P-D INTERGLAS TECHNOLOGIES

Kohlefasergewebe:

(Garn DIN 65184 CC 200 f 3000-F)

Gewebe 1/1 (Kette gleich Schuss)

- a) Flächengewicht 200 g/m²
z.B. Qualität:
Sigratex KDL 8003, SGL Carbon Group, Meitingen
Style 450, C. Cramer & Co. Heek-Nienborg
- b) Flächengewicht 285 g/m²
z.B. Qualität:
Style 475T, C. Cramer & Co. Heek-Nienborg
- c) Flächengewicht 240 g/m², 245 g/m² oder 250 g/m²
z.B. Qualität:
Style 262 bzw. 460 von ECC,
KDU 8049/8043 von SGL Carbon Group, Meitingen
- d) Flächengewicht 200 g/ m² M40J aus Garn DIN 65184
- Faserstoffklasse L bis P
z. B. Qualität:
KDK 8040/T von SGL Carbon Group, Meitingen
Syle 887 von C. Cramer & Co. Heek-Nienborg

Unidirektionales Kohlefasergewebe:

Flächengewicht 140 g/m²

(120 g/m² Kohlefaser, 20 g/m² Glasfaser)

z.B. Qualität:
Style 763, C. Cramer & Co. Heek-Nienborg
MDL 9001, SGL Carbon Group, Meitingen

Kohlefaserband:

(Garn DIN 65184)

z.B. Qualität:
Sigratex KDU/NF6, 39-7.5 (Sigratex KDU 1024)
SGL Carbon Group, Meitingen

Kohlefaser-/Aramidfasergewebe (CF/AF):

(CF: Garn DIN 65184 CC 200 f 3000-F,

AF: Garn DIN 65427)

Leinwandgewebe 1/1 Kette gleich Schuss)

Flächengewicht 205 g/m²

z.B. Qualität:

98355, P-D INTERGLAS TECHNOLOGIES

Kohlefaserrovings:

(Garn DIN 65184 CC 800 f 12000-F)

Tenax HTA 5131 800tex f 12000to, Tenax-Fibers, Wuppertal

Oberflächenlack: (Fa. Momentive, Esslingen):

UP-Lackvorgelat, weiß	T 35
UP-Härter	SF 10
UP-Verdünner	SF

Mischungsverhältnis:

100 Gew.-Teile Vorgelat	T 35
10 Gew.-Teile Härter	SF 10

2K-Acryl-Mischlacksystem MIPA (Fa. MIPA AG, Essensbach):

MIPA 2K-Acryl-Mischlack
MIPA 2K-HS-Härter
MIPA 2K-Verdünnung

Mischungsverhältnis:

100 Gew.-Teile Lack
50 Gew.-Teile Härter

Andere vergleichbare Lacksysteme können eingesetzt werden, sofern diese die Faser-verbundstruktur nicht angreifen. Die jeweiligen Herstellerangaben sind dabei zu beachten.

**Reparaturanweisung für Segel- und Motorsegelflugzeuge
der Fa. Schempp-Hirth aus
faserverstärkten Kunststoffen**

1. Inhalt

1. Inhalt
2. Allgemeines
3. Materialien
4. Bauweisen
5. Reparaturverfahren für Bauteile aus faserverstärkten Kunststoffen
6. Reparaturen an Beschlagteilen
7. Lackierarbeiten
8. Schäftlängen für verschiedene Gewebe

Übersicht über die Änderungen des Handbuches

Nr.	Ausgabedatum	Seite	Datum der Einordnung
1	Dezember 1999	5.3.1	

2. Allgemeines

Vor Beginn einer Reparatur muß abgeklärt sein, wer und wo die Reparatur durchgeführt werden darf.

Außerdem dürfen nur Materialien verarbeitet werden, die entweder in dieser Reparaturanweisung oder im Wartungshandbuch der Flugzeuge erwähnt sind oder auch direkt vom Hersteller genannt werden.

a) Reparaturen an Bauteilen aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK)

Ist ein Bruch oder eine Beschädigung am Flugzeug eingetreten, so sollten Sie zuerst die beschädigte Stelle genauestens untersuchen, was alles zerstört ist und welchen Aufbau die beschädigte Stelle hat. Die Anzahl und Art der Gewebe läßt sich meistens durch Anschleifen feststellen. Ist dies nicht möglich, so brechen Sie ein Stück des beschädigten Laminats heraus und zünden es an. Nachdem das Harz verbrannt ist, können Sie Art, Anzahl und Richtung der Gewebelagen erkennen.
(Geht nur bei GFK/CFK)

Ist die Gewebebelegung nicht zweifelsfrei geklärt, muß unbedingt mit dem Hersteller/ bzw. Musterbetreuer Kontakt aufgenommen werden.

b) Reparaturen an Beschlagteilen

Beim Auftreten eines Schadens an Beschlagteilen, dessen Ursache Ihnen unbekannt ist, sollten Sie in jedem Fall mit dem Hersteller/Musterbetreuer Kontakt aufnehmen.

Schweißungen dürfen nur von geprüften Luftfahrtschweißern durchgeführt werden.

Alle Schweißteile aus Stahl sind beim Hersteller mit WIG-Verfahren hergestellt worden. Für Reparaturen kann für alle Stahlkombinationen der Schweißzusatz 1.7734.2 verwendet werden.

Ausnahme hiervon sind die nichtrostenden Stahlteile.

3. Materialien

a) Bauteile aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK)

Die Flugzeuge der Fa. Schempp-Hirth sind aus folgenden Faserverbundwerkstoffen hergestellt:

- * glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK)
- * kohlefaserverstärkter Kunststoff (CFK)
- * aramidfaser-(Synthetische Faser)
verstärkter Kunststoff (AFK) oder (SFK)

Die Aramidfaser (oft auch "Kevlar", der Markenname von Dupont, genannt) ist meist in Verbindung mit Kohlefaser in einem Mischgewebe verarbeitet.

Die genauen Materialien müssen im Wartungshandbuch des jeweiligen Flugzeuges nachgeschaut werden.

Bei Reparaturen dürfen nur die Original-Materialien bzw. die, die als Ersatz auf der folgenden Seite angegeben sind, verwendet werden.

b) Bauteile aus Metall

Die verwendeten Materialien aus Metall sind sehr vielfältig.
Bei der Reparatur von Beschlägen ist daher gegebenenfalls Kontakt mit dem Hersteller aufzunehmen.

Übersicht über die Faserwerkstoffe:

Fasermaterial	Gewebebezeichnungen			Flächen- gewicht g/m ²	Bemerkung
	Werkstoff nach LN-Norm	Interglas- code* oder Firmenbez.	Her- steller		
Glas	8.4545	91 110*	Inter- glas	108	Kreuzkörper
Glas	8.4548	92 110*	"	163	Körpergewebe
Glas	8.4551	92 125*	"	285	"
Glas	8.4554	92 140*	"	395	"
Glas	8.4520	92 145*	"	220	kettver- stärkt
Glasrovings EC9-756 K 43	8.4674 LN 9103	-	Gevetex Düssel- dorf	-	-
Kohlefaser		98 140*	Inter- glas	200	Leinwand
Kohlefaser		98 160*	"	285	Leinwand
Kohlefaser		CX 14 T	Aerotex Willich	140	UD-Gelege
Kohlefaser		98 340*	Inter- glas	170	Kettver- stärkt
Kohlefaser		Sigratex KDL 1024 75mm br.	Sigri., Mei- tingen		Kettver- stärkt
Kohlefaser- Roving	LN 29964 KC 20 FYS	z.B. Tenax HTA 7 12000	Enka, Wupper- tal	-	-
Aramid/Kohle		98 355*	Inter- glas	Aramid 78 g/m ² Kohle 122 g/m ²	Körper- bindung
Aramid		98 608*	"	110	"
Aramid		98 611*	"	170	Leinwand
Aramid		98 616*	"	158	kettverstärkt

* Fa. Interglas AG D-7300 Ulm. Bei Glasfaser Finish I 550

Harzsysteme:

Zulässige Harzsysteme siehe Wartungshandbuch.

Lacke:

Lacke siehe Wartungshandbuch

Harzfüllstoffe:

Microballoons
Aerosil
Styroporkugeln
Baumwollflocken

Union Carbide/Brenntag GmbH.
Degussa - Wolfgang
BASF
Schwarzwälder Textilwerke

Hartschaum:

Divinycell H60 (Entspricht
Conticell C60)

Fa. Diab Baracuda

Für die Reparatur von nicht zu großen Schadensstellen empfehlen wir ein schneller härtendes Harz, also

für GFK: GE 162 mit Härter Laromin C 260 (Epikure 113)
 oder
 Scheufler L 285 mit Härter 286

für CFK/Kevlar: Scheufler L 285 mit Härter 286

Bei großen Reparaturstellen ist es günstiger ein Harzsystem mit längerer Topfzeit zu nehmen:

Für alle Werk-
stoffe: GE 163 mit Härter Laromin C 260 (Epikure 113)
 oder
 Scheufler L 285 mit Härter 287

Bei allen Harzen ist die geforderte Temperzeit und Temperatur einzuhalten.

Zur Schonung der Oberfläche sollte dabei nur die Reparaturstelle und möglichst wenig des beschädigten Bauteils getempert werden.

4. Bauweisen

Grundsätzlich sind die Wandstärken der Flugzeuge zur Gewichtsersparnis sehr dünnwandig, aber trotzdem immer mittragend. Die Struktur in der Schale wird daher bei Belastung zum Teil sehr hochbeansprucht. Je nach Bauteilgröße und Form ist es als reine Schale (1 - 3mm dick) oder als sog. Sandwich (ca. 1mm Außenschale, 4 - 8mm PVC-Schaum und ca. 1mm Innenschale) aufgebaut.

Bei Bauteilen aus FVK ist die Ausrichtung der Fasern absolut entscheidend für die Festigkeit und Steifigkeit. Für Reparaturen ist es daher unbedingt wichtig, mindestens das gleiche Flächengewicht in jeder Richtung des Bauteils wieder so herzustellen, wie es vor der Reparatur war.

Auch muß auf die Schaumdicke an Sandwichteilen geachtet werden.

Im Flügelholmgurt werden sog. Rovings eingesetzt. Diese Rovings gehören im Fluge zu den höchstbelasteten Strukturen.

Bei Beschädigungen an Rovingbauteilen sollte daher immer Kontakt mit dem Hersteller aufgenommen werden.

Die Bauweise der wichtigsten Teile des Flugzeuges werden im Wartungshandbuch beschrieben.

Alle Teile aus FVK sind bei der Herstellung des Flugzeuges getempert worden. Mit dem Tempern von Bauteilen erreicht man, daß die chemischen Reaktionen, die zur Härtung des Harzes führen, vollständig abgelaufen sind und das Harz auch noch an heißen Sonnentagen eine ausreichende Festigkeit besitzt. Reparaturen müssen daher auch entsprechend getempert werden. Siehe Wartungshandbuch - zulässige Harzsysteme.

5. Reparaturverfahren für Bauteile aus faserverstärkten Kunststoffen

Zur Vermeidung von Spannungsspitzen müssen abrupte Dickenunterschiede vermieden werden und möglichst ovale oder runde anstatt eckige Bereiche ausgeschnitten werden. Der Übergang vom beschädigten zum unbeschädigten Bereich sollte allmählich erfolgen.

Neu hinzugefügte oder eingesetzte Lagen werden deshalb immer abgestuft oder ausgeschäftet.

Da über die Überlappungslänge bzw. Schäftlänge mit der Klebekraft des Harzes die Kraft (Schub) in die darunterliegenden Lagen geleitet werden muß, ist die Überlappungslänge bzw. Schäftlänge abhängig vom Gewebematerial, Gewebegewicht und von der Faserrichtung.

Die Schäftwinkel in Faserrichtung betragen bei GFK 1:50, bei Kohle- und Aramidfaser 1:100.

Bei kettverstärkten Geweben oder Gelegen braucht nur in Faserrichtung geschäftet werden. Eine Übersicht über die nötigen Schäftlängen und Überlappungslängen zeigt Abschnitt 8.

Grundsätzlich werden Reparaturen aus GFK und CFK gleich ausgeführt, nur daß die entsprechenden Schäftwinkel eingehalten und die jeweils originalen Werkstoffe verwendet werden müssen.

Reparaturen von Aramid (Kevlar) oder Aramid-Kohle-Bauteilen machen wegen der unschönen Verarbeitungseigenschaften (Schneiden und Schleifen macht Probleme) von Aramid mehr Schwierigkeiten.

Eine praktikable Möglichkeit für kleinere Reparaturstellen ist das Ersetzen von Aramid- (Aramid-Kohle) Gewebe durch reine Kohlefaser. Das beschädigte Aramid wird dann behandelt, als ob es Kohlefaser wäre.

Bei größeren Reparaturen von Bauteilen mit Aramidfasern sollte Kontakt mit dem Hersteller/Musterbetreuer aufgenommen werden.

Gewebe des gleichen Materials kann auch so ersetzt werden, daß das Flächengewicht jeder Faserrichtung mindestens erreicht wird.

Beispiel 1) 1x 92 125 kann ersetzt werden durch 2x 92 110

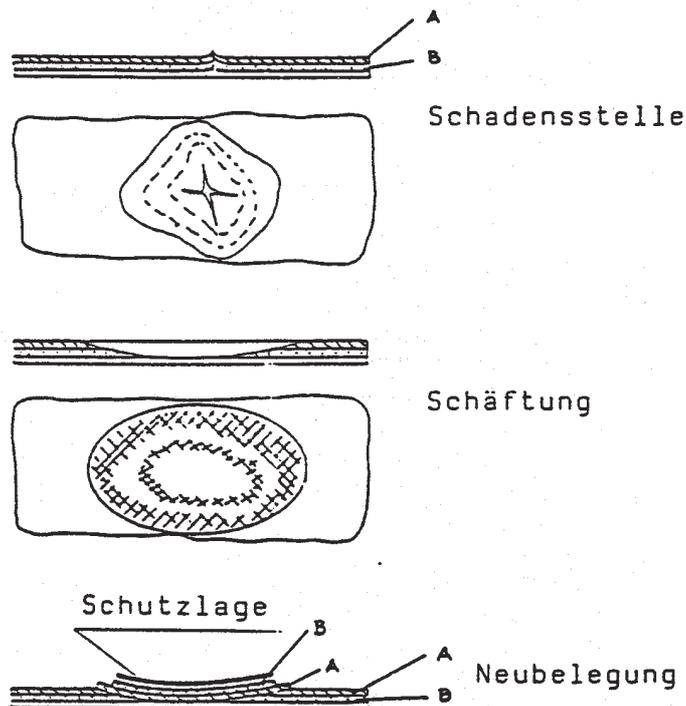
Beispiel 2) 1x 92 145 durch 1x 92 140 . Beide haben gleichviel Flächengewicht in Kettrichtung.

Schaum, der als Stützstoff in einem Sandwich verwendet wird, braucht nicht geschäftet werden. Es genügt eine stumpfe Klebung mit Harz.

Grundsätzlicher Gewebeaufbau einer Reparaturstelle:

Im Bereich der Reparatur werden die neuen Gewebelagen immer in umgekehrter Reihenfolge auf das ausgeschäftete alte Gewebe gelegt, denn nur dann ist gewährleistet, daß die herausgenommene Gewebelage in der richtigen Größe wieder ersetzt wird.

Anmerkung: In der Praxis ist es für eine dauerhaft gute Oberfläche günstig, eine feine Gewebelage als oberste zu haben. Es sollte daher bei jeder Reparatur als Abschlußlage eine feine Glaslage - z.B. 92110 oder diejenige, die bei diesem Bauteil die Abschlußlage ist - zusätzlich auf die Schäftung gelegt werden. Sie hat dann auch den Zweck, daß beim Verschleifen der Reparaturstelle, diese und nicht die tragenden Lagen angeschliffen werden.



Harz und Lacke haften nur, wenn sie auf angerauhtem Untergrund aufgebracht werden. Daher müssen alle Stellen, auf die geklebt, laminiert oder lackiert wird, angerauht sein! Laminat mit Trockenschleifpapier Korn 80 - 150 anschleifen. Lack zum Nachlackieren anschleifen mit Naßschleifpapier (oder Trocken) Korn 240 - 320.

Ein Laminat, dessen letzte Lage mit Abreißgewebe belegt wurde, kann bei sauberer (fettfreier!) Oberfläche, nachdem das Abreißgewebe abgezogen wurde ohne weiteres Anrauchen weiterbearbeitet werden.

5.1 Reparatur einer reinen Schale

Im Beispiel soll repariert werden: (von außen und innen)

1x 92 110 (A)
1x 92 125 (B)
1x 92 140 (C)

1. Gewebebelegung feststellen.
2. Schäftlänge mit Abschnitt 8 festlegen.

92 110 : 0,5 cm
92 125 : 1,0 cm
92 140 : 1,5 cm

Insgesamt also 3,0 cm Schäftlänge. Für die Praxis kann auch pro Lage mit 1,5 cm die Gesamtschäftlänge abgeschätzt werden.

3. Reparaturstelle mit Schleifklotz (Korn 80 - 150) oder mit Winkelschleifer freilegen und von der Beschädigung aus das noch unbeschädigte Gewebe in der Breite der jeweiligen Schäftlänge anschäften.
4. Bei größeren Schäden (Loch größer als 5cm Durchmesser), muß von innen eine stützende Unterlage angebracht werden, die verhindert, daß das aufgelegte Gewebe nach innen sackt. Diese Unterlage ist z.B. ein dünnes Sperrholz (vor dem Einbau mit Harz imprägnieren) oder Laminat das mit z.B. Kontaktkleber von innen auf das Loch geklebt wird. Ist die Reparaturstelle von innen nicht zugänglich, so wird das Loch und damit die Reparaturstelle langoval geschliffen. Nun kann die Unterlage von außen eingeschoben werden, passend hingedreht und mit einem Nagel oder einer Schnurschleife zum ankleben (von außen) nach außen an die Wand gezogen werden.
5. Die Reparaturstelle wird sauber gemacht.
(Falls nötig nochmals überschleifen, in jedem Fall sauber absaugen.)

6. Die Gewebelagen zuschneiden und auflaminieren:
Für dieses Beispiel:

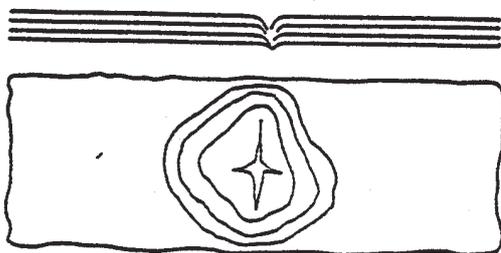
a) (damit die größte Lage) 1x 92 110
b) 1x 92 125
c) (damit die kleinste Lage) 1x 92 140
d) (Oberflächen/Schutzlage) 1x 92 110 Größe wie c)

7. Nach dem Aushärten Geweberänder verschleifen und die ganze Reparaturstelle einstraken. Die verschliffenen Ränder müssen jetzt ungefähr die vorher berechneten Schäftlängen aufweisen. Im Bereich über der Schadensstelle dürfen die Gewebelagen (a-c) nicht angeschliffen werden, da sonst die Gewebebelegung zu dünn würde.

5.1 Reparatur einer reinen Schale (Forts.)

8. Reparaturstelle lackieren - siehe Kapitel 7.

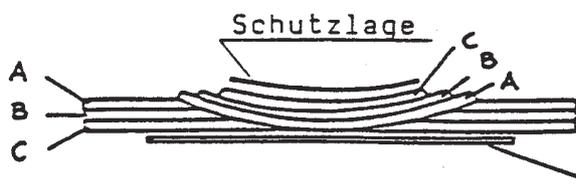
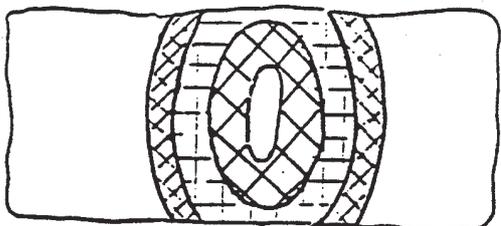
Bei Schäden die nicht bis zur innersten Lage durchgehen,
wird genauso vorgegangen. Es werden dann nur die Lagen
geschäftet und neu aufgelegt, die verletzt waren.



Schadensstelle



Schäftung



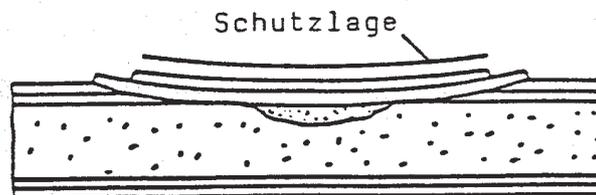
Neubelegung

BEILAGE

5.2 Reparatur eines Sandwiches:

A) Zerstörung nur der Außenhaut

1. Gewebebelegung feststellen.
2. Schäftlänge für alle Lagen ermitteln (Abschnitt 8).
3. Reparaturstelle mit Schäftung versehen.
Die schadhafte Stellen im Stützstoff werden herausgenommen. Das Innenlaminat darf dabei nicht beschädigt werden.
4. Gewebe zuschneiden (Reihenfolge umgekehrt wie im unbeschädigten Bereich). Schutzlage nicht vergessen, sie hat die Größe der kleinsten Lage.
5. Verletzter Stützstoffbereich (Schaum) mit Microballoons eben auffüllen. Statt Microballoons können auch Schaumstücke mit Microballoon eingesetzt werden, wichtig ist vor allem, daß die Oberfläche stufen- und wellenfrei bleibt, daß das neu aufgelegte Gewebe nicht aus der Kontur kommt.
Bei kleineren Schadensstellen kann jetzt naß in naß weitergearbeitet werden, in den anderen Fällen aushärten lassen und den Stützstoff in Kontur schleifen.
6. Die Außenhaut in der korrekten Reihenfolge auflegen. (siehe Reparatur der reinen Schale)
7. Nach dem Aushärten wird die Schadensstelle verputzt, gespachtelt und lackiert. Auch hier darf nur im inneren Bereich die Schutzlage angeschliffen werden.
8. Reparaturstelle lackieren. (siehe Abschnitt 7)



Anmerkung:

Wenn die Zeit zu knapp ist und die Härtung der Reparatur mit einem Heißlüfter beschleunigt werden soll, darf erst die Temperatur erhöht werden, wenn das Harz "staubtrocken" ist, denn sonst dehnt sich die Luft in dem Stützstoff aus und bildet Luftblasen im Laminat.

5.2 Reparatur eines Sandwiches:

B) Zerstörung des gesamten Sandwiches (Skizze Bl.5.2.3)

1. Gewebebelegung des Innen- und Außengewebes feststellen.
2. Schäftlängen für Außengewebe und Innengewebe ermitteln (Abschnitt 8).
Das Innengewebe wird immer überlappt, da das dünne Innenlaminat beim Schäften brechen kann.
3. Zunächst im Bereich des Schadens das nicht mehr einwandfrei mit dem Schaumstoff verbundene Außengewebe entfernen und das Loch im Schaum soweit erweitern, bis der Schaum wieder gute Bindung mit dem Innenlaminat aufweist. Von dieser Position wird der Schaum nochmals soweit entfernt, damit das Innengewebe überlappt werden kann.

Damit das nun ungestützt überstehende Innenlaminat beim weiteren Bearbeiten nicht bricht, wird möglichst bald eine Schäftbeilage (dünnes mit Harz imprägniertes Sperrholz oder GFK) mit z.B. Kontaktkleber von innen an die Reparaturstelle angeklebt.

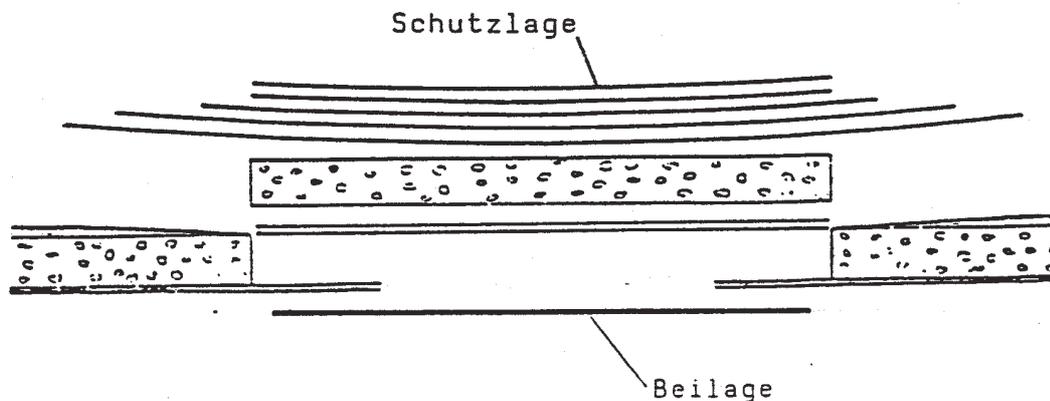
4. Innengewebe laminieren. Hier ist ein richtiger Zuschnitt wichtig, da am besten gleich naß in naß weitergearbeitet wird. (Geht nur bei kleinen Schäden). Auf das Innengewebe wird bei kleinen Schadensstellen (bis Faustgröße) der Schaum durch eine Mischung aus Microballoons und Styroporkugeln (o.ä.) ersetzt, bei größeren Stellen muß ein neuer Schaum, der mit dem Innenlaminat vorgefertigt und ausgehärtet ist, mit Microballons eingesetzt werden. Dieser kann u.U. mit einem Heißluftföhn vorgebogen werden, muß aber auf alle Fälle mit Gewichten konturgerecht niedergehalten werden. Nach dem Aushärten wird der Schaum in die Kontur gestrakt. Hier ist ein wenig Untermaß von Vorteil, da dann beim Verputzen der Reparaturstelle kein Gewebe über die Kontur stehen kann.

5.2 Reparatur eines Sandwiches

B) Zerstörung des gesamten Sandwiches (Forts.)

5. Das Außengewebe wird jetzt in der unter A) beschriebenen Weise laminiert. Zur besseren Haftung muß der Schaum vor Auflegen des Innengewebes mit Microballons angespachtelt werden.
(Naß in Naß)

6. Der Rest der Reparatur verläuft wie unter A) beschrieben.



5.3 Reparatur von Rovings und Gelegebänder

Im Rumpf oder auch an anderen Stellen gibt es Rovingverstärkungen oder Verstärkungsbänder aus Rovingsgelege.

Da es beim Freilegen der Reparaturstelle schwierig ist, die Anzahl der Rovings bzw. Gelegebänder festzustellen, **muß bei der Reparatur von Rovingbauteilen immer mit dem Hersteller / Musterbetreuer Kontakt aufgenommen werden.**

Ausnahme: Haubenseitiger Haubenrahmen.
Die Reparatur kann dort ohne Rücksprache erfolgen.

Hinweis: Bei der Reparatur von Rovingbauteilen darf das Harzsystem L 335 / Härter 335 – 340 nicht verwendet werden.

6. Reparaturen an Beschlagteilen

Beim Auftreten eines Schadens an Beschlagteilen, dessen Ursache Ihnen unbekannt ist, sollten Sie in jedem Fall mit dem Hersteller/Musterbetreuer Kontakt aufnehmen.

Schweißungen dürfen nur von geprüften Luftfahrtschweißern durchgeführt werden.

Alle Schweißteile aus Stahl sind beim Hersteller mit WIG-Verfahren hergestellt worden. Für Reparaturen kann mit Ausnahme von Nichtrostendem Stahl für alle verwendeten Stahlkombinationen der Schweißzusatz 1.7734.2 verwendet werden.

7. Lackieren von Reparaturstellen

Das Lackieren einer Reparaturstelle ist meist schwieriger und aufwendiger als es zunächst aussieht.

Folgende Dinge sind zu beachten:

- o Vor dem Lackieren muß die Reparaturstelle schon in Kontur gebracht sein. Hierzu verwendet man am besten einen Polyesterspachtel (Autoreparaturhandel).
- o Im Bereich um die Reparaturstelle muß das alte Vorgelat (Lack) mit Schleifpapier (240 - 320er) angeschliffen sein, damit der neue Lack auf dem alten gut haftet und ohne Übergang verschliffen werden kann. Um die Reparaturstelle sollte der alte Lack ca. 5 cm breit angeschliffen werden, denn nur dann ist gewährleistet, daß immer nur auf angeschliffenen Bereichen weitergearbeitet wird.
- o Das neue Vorgelat wird auf die sorgfältig entstaubte Reparaturstelle, bei kleinen Stellen mit einem Pinsel, bei größeren und entsprechenden Möglichkeiten mit einer Spritzpistole (Menge ca. 500 g/m^2) aufgebracht. Es ist günstig, den Übergang zwischen alten und neuen Lack möglichst ohne Stufe zu lackieren, damit das Anschleifen einfacher wird.
- o Nach dem Aushärten wird das Gröbste mit 240 - 400er Naßschleifpapier naß geschliffen. Danach kann der gesamte Bereich mit 500 - 800er Naßschleifpapier "gefinished" werden. Bei durchgeschliffenen Stellen muß der Lack vor dem Nachlackieren mit einem Papier nicht feiner als 320er-Korn angeraut sein.
- o Abschließend wird die Stelle mit Politur oder einer Schwabbel aufpoliert.

Warnung:

Bei Reparaturen von Rudern sind unbedingt die Gewichts- und statischen Momenttoleranzen einzuhalten!
(siehe Wartungshandbuch)

8. Schäftlängen für verschiedene Gewebe

Glasfaser: (Angabe pro Lage)

Gewebebezeichnung:	Flächengewicht in g/m ² (ohne Harz)	Dicke ca. in mm (mit Harz)	min Schäftlänge in mm*
91110	108	0,12	5
92110	163	0,18	5
92125	276	0,3	10
92140	390	0,43	15
92145	220	0,24	15(längs)

Kohle- und Aramidfaser: (Angabe pro Lage)

Gewebebezeichnung:	Flächengewicht in g/m ² (ohne Harz)	Dicke ca. in mm (mit Harz)	min Schäftlänge in mm*
98140 (CF200)	200	0,3	15
98160 (CF285)	285	0,43	25
98340 (Kettv.)	170	0,25	15 (längs)
Sigratexband (KDU 1024)	210	0,25-0,32	30 (längs)
CX 14 T (Gelege)	140	0,21	25 (längs)
Aramid/Kohle 98355	200	0,35	15

Stützstoffe wie Divinycell oder Waben brauchen nicht
geschäftet zu werden.

* Schäftlängen unter 5mm nicht sinnvoll.

SCHEMP-P-HIRTH Flugzeugbau GmbH Kirchheim/Teck	Technische Mitteilung Nr. Technical Note No. Gen-4	Blatt: 1 (Page) Blattz.: 2 (No of pages)
---	---	---

GEGENSTAND: Neues Epoxidharz-System für Glas-, Kohle- und Aramidfaser
SUBJECT: *New epoxy resin-system for glass, carbon and aramid fibres*

BETROFFEN: Siehe Liste aller betroffenen Muster und Baureihen auf Blatt 2
(Schempp-Hirth Segelflugzeuge und Motorsegler in Faserverbundbauweise)
AFFECTED: *See list of affected sailplanes and powered sailplanes on page 2
(Schempp-Hirth sailplanes and powered sailplanes of fibre composite construction)*

DRINGLICHKEIT: Keine
URGENCY: *None*

VORGANG: Die Firma Sika hat das Epoxidharz-System Biresin CR122 mit den Härtern Biresin CH122-3, CH122-5 und CH122-9 entwickelt und nach der vom Luftfahrtbundesamt vorgeschriebenen Prüfung (RHV) qualifiziert. Dieses Harzsystem ist dadurch für den Flugzeugbau zugelassen.

REASON: *The company Sika has developed the epoxy resin system Biresin CR122 with the hardeners CH122-3, CH122-5 and CH122-9. This epoxy resin system has been qualified according to the requirements (RHV) prescribed by the Luftfahrtbundesamt (LBA) and can therefore be used for the production of sailplanes and powered sailplanes.*

MASSNAHMEN: Alternativ zu den bisher verwendeten Epoxidharz-Systemen kann bei Neubau bzw. Reparaturen von Faserverbund-Bauteilen das Epoxidharz Biresin CR122 mit den Härtern Biresin CH122-3, CH122-5 und CH122-9 der Firma Sika verwendet werden.
Die Verarbeitung hat nach den Angaben auf dem Produktdatenblatt zu erfolgen. Es sind die Angaben zur Temperung zum Erreichen der LBA-RHV-Mindestanforderungen zu beachten

Diese Technische Mitteilung und das Datenblatt des Epoxidharz-System Biresin CR122 mit den Härtern Biresin CH122-3, CH122-5 und CH122-9 werden als Anhang in das Wartungshandbuch des jeweiligen Flugzeuges eingefügt.

ACTION: *As an alternative to the commonly used epoxy resin system the epoxy resin system Biresin CR 122 with the hardeners Biresin CH122-3, CH122-5 and CH122-9 can be used for the production and for the repair of fibre composite components.
The processing of this epoxy resin system has to be done according to the specifications on the product data sheet.
The specification regarding the post-curing-process for reaching the LBA-RHV-minimum requirements have to be observed.*

This technical Note and the product data sheet of the epoxy resin system Biresin CR122 with the hardener Biresin CH122-3, CH122-5 and CH122-9 are to be inserted in the respective maintenance manual as appendix.

HINWEIS: Das Epoxidharz-System Biresin CR122 kann unter folgender Adresse bezogen werden:
NOTE: *The epoxy resin system can be purchased at the following address:*

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstr. 25
73230 Kirchheim unter Teck
Tel. 07021 – 7298-0 oder Fax: 07021 – 7298-199

SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH Kirchheim/Teck	Technische Mitteilung Nr. Technical Note No. Gen-4	Blatt: 2 (Page) Blattz.: 2 (No of pages)
--	---	---

Liste der von der Technischen Mitteilung Gen-4 betroffenen Muster mit Baureihen:
List of the types with variants affected by Technical Note Gen-4:

Kennblatt Nr. Type certificate data sheet no.	Muster type	Baureihe variant
LBA 265	Cirrus	Cirrus, Cirrus VTC
LBA 278	Standard Cirrus	Standard Cirrus, Standard Cirrus B, Standard Cirrus G, Standard Cirrus CS 11-75L
LBA 286	Nimbus 2	Nimbus-2, Nimbus-2B, Nimbus-2c, Nimbus-3, Nimbus-3/24.5
LBA 295	Janus	Janus, Janus B, Janus C, Janus Ce
LBA 328	Mini Nimbus	Mini Nimbus HS7, Mini Nimbus B, Mini Nimbus C
EASA.A.274	Ventus a	Ventus a, Ventus a/16.6, Ventus b, Ventus b/16.6, Ventus c Ventus-2a, Ventus-2b, Ventus-2c
EASA.A.049	Discus a	Discus a, Discus b, Discus-2a, Discus-2b, Discus-2c
LBA 373	Nimbus-3D	
LBA 380	Nimbus-4	Nimbus-4, Nimbus-4D
EASA.A.025	Duo Discus	Duo Discus, Duo Discus c
LBA 798	Nimbus-2M	
LBA 809	Janus CM	Janus CM, Janus CT
EASA.A.301	Ventus bT	Ventus bT, Ventus cT, Ventus cM, Ventus-2cT, Ventus-2cM
LBA 831	Nimbus-3T	
LBA 847	Nimbus-3DT	Nimbus-3DT Nimbus-3DM
EASA.A.050	Discus bT	Discus bT, Discus bM, Discus-2T, Discus-2cT
EASA.A.063	Nimbus-4M	Nimbus-4M, Nimbus-4T, Nimbus-4DT, Nimbus-4DM
EASA.A.074	Duo Discus T	
EASA.A.532	Arcus T	Arcus T

Kirchheim/Teck ausgestellt / issued: 05.10.2012  C. Wannemacher	Zugelassen durch die EASA am: EASA approved on: 14.12.2012 Mit Zulassungs-Nr.: 10042722 under approval-No.:
---	---

Biresin® CR122 Compositeharz-System

Anwendungsgebiete

- zur Verarbeitung im Handlaminierverfahren (wet lay-up), für Pultrusion und Filament Winding
- speziell für Anwendungen, die eine erhöhte Temperaturbeständigkeit erfordern
- **Biresin® CR122** mit **Biresin® CH122-3** und **CH122-5** zugelassen vom Germanischen Lloyd zur Herstellung von Bauteilen
- **Biresin® CR122** mit **Biresin® CH122-3** und **CH122-5** anerkannt vom Luftfahrt-Bundesamt als Harzsystem für GfK-, CfK- und SfK-Bauteile von Segelflugzeugen und Motorseglern

Produktvorteile

- ein Harz mit zwei Härtern mit abgestufter Reaktivität
- einheitliches Mischungsverhältnis von 100 : 30 - durch Mischungen der Härter können Anpassungen der Reaktivität erreicht werden
- durch optimierte Mischviskosität gute Durchtränkung und geringe Auslaufneigung
- die Entformung ist bereits nach RT-Härtung möglich
- Glasübergangstemperaturen bis zu 120°C in Abhängigkeit von den Härtingsbedingungen

Beschreibung

- Basis 2K-EP-System
- Harz (A) **Biresin® CR122**, Epoxidharz, transluzent
- Härter (B) **Biresin® CH122-3**, Amin, farblos bis bräunlich
- Härter (B) **Biresin® CH122-5**, Amin, farblos bis bräunlich

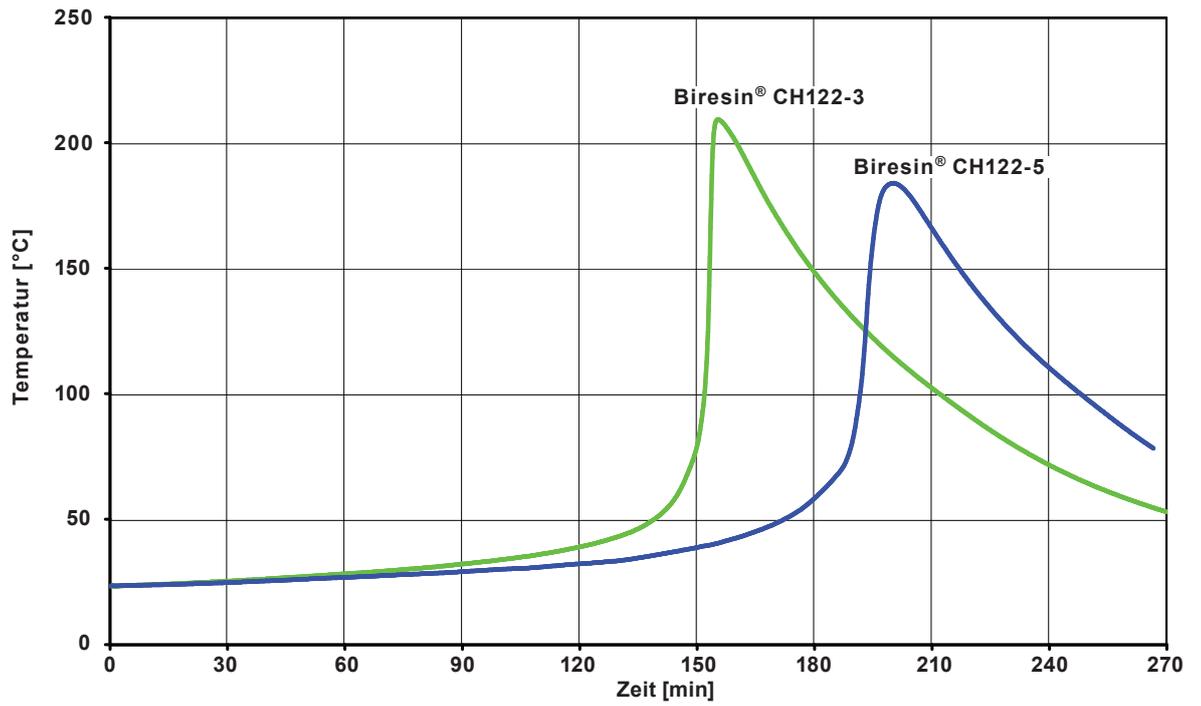
Physikalische Daten		Harz (A)	Härter (B)	
Einzelkomponenten		Biresin® CR122	Biresin® CH122-3	Biresin® CH122-5
Viskosität, 25°C	mPas	850	15	15
Dichte, 25°C	g/ml	1,17	0,94	0,93
Mischungsverhältnis	in Gewichtsteilen	100	30	
		Mischung		
Topfzeit, 100 g / RT, ca. Werte	min		150	190
Mischviskosität, 25°C, ca. Werte	mPas		370	380

Verarbeitungsbedingungen

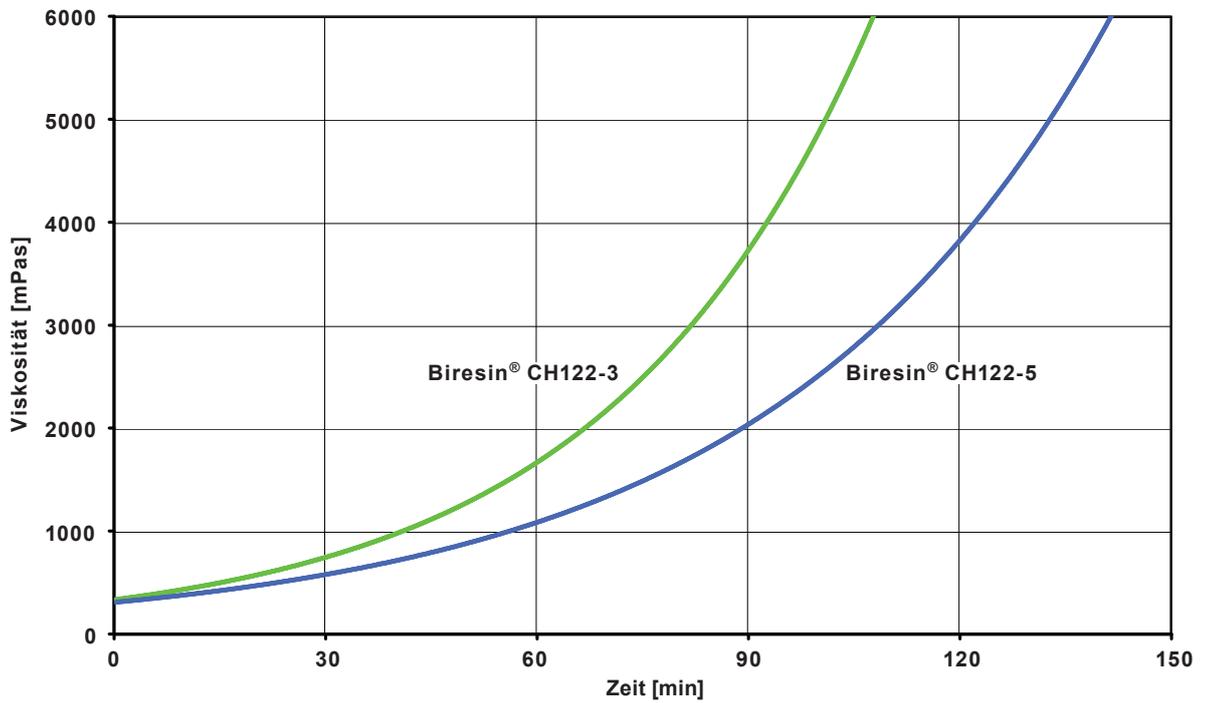
- Die Material- und Verarbeitungstemperaturen sollen zwischen 18 und 35°C liegen.
- Die Entformung kann nach Raumtemperaturhärtung erfolgen.
- Danach empfiehlt sich eine Temperung :
 - zur Erreichung der GL-Mindestanforderungen: 16 h / 55°C plus 3 h / 70°C
 - zur Erreichung der LBA-RHV-Mindestanforderungen mit **Biresin® CH122-3**:
 - Kohlefaser: 12 h / RT plus 8 h / 55-60°C
 - Glasfaser: 12 h / RT plus 8 h / 60-65°C
 - zur Erreichung der LBA-RHV-Mindestanforderungen mit **Biresin® CH122-5**:
 - Kohlefaser / Glasfaser: 12 h / RT plus 12 h / 65°C
- Damit erfüllt das System die Anforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler (Einsatztemperaturen -60°C bis +54°C)
- Zur sofortigen Reinigung von Pinseln und Arbeitsgeräten eignet sich Sika Reinigungsmittel 5.
- Zusätzliche Informationen sind in den „Verarbeitungsrichtlinien Composite-Harze“ enthalten.



Wärmeentwicklung der Biresin® CR122-Harz(A)-Härter(B)-Gemische, 100 g / 23°C, isoliert,



Viskositätsentwicklung der Biresin® CR122-Harz(A)-Härter(B)-Gemische, 25°C



Meßbedingungen: Rotationsviskosimeter, Platte/Platte, Meßspalt 0,2 mm



Mechanische Kennwerte der Reinharzproben bei unterschiedlichen Temperbedingungen				
Teil 1: ca.-Werte nach 16 h / 55°C (Quelle: akkreditiertes Prüfinstitut)				
Biresin® CR122 Harz (A)	mit Härter (B) Biresin®		CH122-3	CH122-5
Dichte	ISO 1183	g/cm ³	1,17	1,17
Biege-E-Modul	ISO 178	MPa	3.500	3,500
Zug-E-Modul	ISO 527	MPa	3.300	3,400
Biegefestigkeit	ISO 178	MPa	121	121
Biegedehnung bei Maximalkraft	ISO 527	%	4,9	4,9
Zugfestigkeit	ISO 527	MPa	70	70
Wasseraufnahme nach 7 d	ISO 175	%	0,32	0,33
Teil 2: ca.-Werte nach 16 h / 55°C + 3 h / 70°C (Quelle: akkreditiertes Prüfinstitut)				
Biresin® CR122 Harz (A)	mit Härter (B) Biresin®		CH122-3	CH122-5
Dichte	ISO 1183	g/cm ³	1,17	1,17
Biege-E-Modul	ISO 178	MPa	3.400	3,400
Zug-E-Modul	ISO 527	MPa	3.300	3,200
Biegefestigkeit	ISO 178	MPa	122	120
Biegedehnung bei Maximalkraft	ISO 527	%	5,4	5,3
Zugfestigkeit	ISO 527	MPa	70	69
Wasseraufnahme nach 7 d	ISO 175	%	0,32	0,33
Teil 3: ca.-Werte Zugdehnung nach Temperung (Quelle: akkreditiertes Prüfinstitut)				
Biresin® CR122 Harz (A)	mit Härter (B) Biresin®		CH122-3	CH122-5
Temperbedingungen		12 h RT +	8 h / 65°C	12 h / 65°C
Zugdehnung bei Maximalkraft	ISO 527	%	5,1	6,0
Teil 4: ca.-Werte nach 12 h / 120°C (Quelle: Sika intern)				
Biresin® CR122 Harz (A)	mit Härter (B) Biresin®		CH122-3	CH122-5
Dichte	ISO 1183	g/cm ³	1,17	1,16
Shore-Härte	ISO 868	-	D 86	D 86
Biege-E-Modul	ISO 178	MPa	2.700	2.700
Zug-E-Modul	ISO 527	MPa	2.800	2.800
Biegefestigkeit	ISO 178	MPa	128	125
Druckfestigkeit	ISO 604	MPa	120	118
Zugfestigkeit	ISO 527	MPa	84	84
Zugdehnung	ISO 527	%	5,4	5,6
Schlagzähigkeit	ISO 179	kJ/m ²	47	34
Thermische Kennwerte der Reinharzproben bei unterschiedlichen Temperbedingungen				
Biresin® CR122 Harz (A)	mit Härter (B) Biresin®		CH122-3	CH122-5
Temperbedingungen				
Wärmeformbeständigkeit	16 h / 55°C	ISO 75A °C	68	67
	16 h / 55°C + 3 h / 70°C	ISO 75A °C	75	73
	12 h / 120°C	ISO 75B °C	118	120
Glasübergangstemperatur	8 h / 55°C	ISO 11357 °C	78	79
	12 h / 60°C	ISO 11357 °C	82	84
	12 h / 120°C	ISO 11357 °C	114	119



Verpackung

Einzelgebinde	Biresin® CR122 Harz (A)	1000 kg; 200 kg; 30 kg; 10 kg netto
	Biresin® CH122-3 Härter (B)	180 kg; 25 kg; 3,0 kg netto
	Biresin® CH122-5 Härter (B)	180 kg; 25 kg; 3,0 kg netto

Lagerung

- In temperierten Räumen (18 - 25°C) und ungeöffneten Originalgebinden beträgt die Lagerfähigkeit von Biresin® CR122 Harz (A) mindestens 24 Monate und von Biresin® CH122-3 Härter (B) und CH122-5 Härter (B) mindestens 12 Monate.
- Durch ungünstige Lagerbedingungen kristallisiertes Harz ist durch vorsichtiges Erwärmen auf 50-60°C wieder zu verflüssigen.
- Angebrochene Gebinde sind stets sofort wieder dicht zu verschließen und baldmöglichst zu verarbeiten.

Gefahrenhinweise

Für den Umgang mit unseren Produkten sind die wesentlichen physikalischen, sicherheitstechnischen, toxikologischen und ökologischen Daten den stoffspezifischen Sicherheitsdatenblättern zu entnehmen. Die einschlägigen Vorschriften, z. B. die Gefahrstoffverordnung, sind zu beachten.

In nicht ausgehärtetem Zustand sind unsere Erzeugnisse in der Regel wassergefährdend und dürfen deshalb nicht in die Kanalisation, in Gewässer und in das Erdreich gelangen.

Auf Wunsch stellen wir Ihnen unsere „Hinweise zum Arbeitsschutz beim Umgang mit Produkten der Sika Deutschland GmbH“ zur Verfügung.

Entsorgung

Nicht ausgehärtete Produkte sind in der Regel besonders überwachungsbedürftige Abfälle und müssen ordnungsgemäß entsorgt werden. Ausgehärtetes Material kann nach Absprache mit der jeweils zuständigen Behörde oder Deponie als Haus- / Gewerbeabfall entsorgt werden.

Auskunftspflichtig für die ordnungsgemäße Entsorgung sind die örtlichen Behörden, wie z.B. Landratsamt, Umweltschutzamt oder Gewerbeaufsichtsamt.

Datenbasis

Alle technischen Daten, Maße und Angaben in diesem Datenblatt beruhen auf Labortests.

Tatsächlich gemessene Daten können in der Praxis aufgrund von Umständen außerhalb unseres Einflussbereiches abweichen.

Rechtshinweise

Die vorstehenden Angaben, insbesondere die Vorschläge für Verarbeitung und Verwendung unserer Produkte, beruhen auf unseren Kenntnissen und Erfahrungen im Normalfall, vorausgesetzt die Produkte wurden sachgerecht gelagert und angewandt. Wegen der unterschiedlichen Materialien, Untergründen und abweichenden Arbeitsbedingungen kann eine Gewährleistung eines Arbeitsergebnisses oder eine Haftung, aus welchem Rechtsverhältnis auch immer, weder aus diesen Hinweisen, noch aus einer mündlichen Beratung begründet werden, es sei denn, dass uns insoweit Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Hierbei hat der Anwender nachzuweisen, dass er schriftlich alle Kenntnisse, die zur sachgemäßen und erfolgversprechenden Beurteilung durch Sika erforderlich sind, Sika rechtzeitig und vollständig übermittelt hat. Der Anwender hat die Produkte auf ihre Eignung für den vorgesehenen Anwendungszweck zu prüfen. Änderungen der Produktspezifikationen bleiben vorbehalten. Schutzrechte Dritter sind zu beachten. Im übrigen gelten unsere jeweiligen Verkaufs- und Lieferbedingungen. Es gilt das jeweils neueste Produktdatenblatt, das von uns angefordert werden sollte.



Weitere Informationen:

Sika Deutschland GmbH
Niederlassung Bad Urach
Stuttgarter Str. 139
D - 72574 Bad Urach
Deutschland

Tel: +49 (0) 7125 940 492
Fax: +49 (0) 7125 940 401
Email: composites@de.sika.com
Internet: www.sika.de



Biresin® CR122 mit Biresin® CH122-9 Härter Compositeharz-System

Anwendungsgebiete

- zur Verarbeitung im Handlaminierverfahren (wet lay-up), für Pultrusion und Filament Winding
- speziell für Anwendungen, die eine erhöhte Temperaturbeständigkeit erfordern

Biresin® CR122 mit Biresin® CH122-9 anerkannt vom Luftfahrt-Bundesamt als Harzsystem für GfK-, CfK- und SfK-Bauteile von Segelflugzeugen und Motorseglern

Produktvorteile

- durch optimierte Mischviskosität gute Durchtränkung und geringe Auslaufneigung

Beschreibung

- Basis 2K-EP-System
- Harz (A) **Biresin® CR122**, Epoxidharz, transluzent
- Härter (B) **Biresin® CH122-9**, Amin, farblos bis bräunlich (auch in blau erhältlich)

Physikalische Daten		Harz (A)	Härter (B)
Einzelkomponenten		Biresin® CR122	Biresin® CH122-9
Viskosität, 25°C	mPas	850	120
Dichte, 25°C	g/ml	1,17	0,94
Mischungsverhältnis	in Gewichtsteilen	100	40
		Mischung	
Topfzeit, 100 g, RT, ca. Werte	min	330	
Mischviskosität, 25°C, ca. Werte	mPas	680	

Mechanische Kennwerte der Reinharzprobe

ca.-Werte nach 8 h / 100°C (Quelle: Sika intern)

Biresin® CR122 Harz (A)		mit Biresin® CH122-9 Härter (B)	
Dichte	ISO 1183	g/cm³	1,14
Shore-Härte	ISO 868	-	D 86
Biege-E-Modul	ISO 178	MPa	2.600
Zug-E-Modul	ISO 527	MPa	2.600
Biegefestigkeit	ISO 178	MPa	119
Druckfestigkeit	ISO 604	MPa	114
Zugfestigkeit	ISO 527	MPa	87
Zugdehnung	ISO 527	%	6,9
Schlagzähigkeit	ISO 179	kJ/m²	44

Verpackung

Einzelbinde	Biresin® CR122 Harz (A)	1000 kg; 200 kg; 30 kg; 10 kg netto
	Biresin® CH122-9 Härter (blau) (B)	180 kg; 20 kg; 4 kg netto



Verarbeitung

- Die Material- und Verarbeitungstemperaturen sollen zwischen 18 und 35°C liegen.
 - Danach empfiehlt sich eine Temperung :
 - zur Erreichung der LBA-RHV-Mindestanforderungen mit **Biresin® CH122-9**:
Kohlefaser / Glasfaser: 12 h / RT plus 12 h / 65°C
- Damit erfüllt das System die Anforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler
(Einsatztemperaturen -60°C bis +54°C)
- Zur sofortigen Reinigung von Pinseln und Arbeitsgeräten eignet sich Sika Reinigungsmittel 5.
 - Zusätzliche Informationen sind in den „Verarbeitungsrichtlinien Composite-Harze“ enthalten.

Thermische Kennwerte der Reinharzprobe

Biresin® CR122 Harz (A)			mit Biresin® CH122-9 Härter (B)	
Wärmeformbeständigkeit	ISO 75A	°C	114*	
	ISO 75B	°C	119*	
	ISO 75C	°C	101*	
Glasübergangstemperatur	ISO 11357	°C	120*	

* Werte nach Temperung: 8 h / 100°C

Lagerung

- In temperierten Räumen (18 - 25°C) und ungeöffneten Originalgebinden beträgt die Lagerfähigkeit von Biresin® CR122 Harz (A) mindestens 24 Monate und von Biresin® CH122-9 Härter (B) mindestens 12 Monate.
- Durch ungünstige Lagerbedingungen kristallisiertes Harz ist durch vorsichtiges Erwärmen auf max. 80°C wieder zu verflüssigen.
- Angebrochene Gebinde sind stets sofort wieder dicht zu verschließen und baldmöglichst zu verarbeiten.

Gefahrenhinweise

Für den Umgang mit unseren Produkten sind die wesentlichen physikalischen, sicherheitstechnischen, toxikologischen und ökologischen Daten den stoffspezifischen Sicherheitsdatenblättern zu entnehmen. Die einschlägigen Vorschriften, z. B. die Gefahrstoffverordnung, sind zu beachten.

In nicht ausgehärtetem Zustand sind unsere Erzeugnisse in der Regel wassergefährdend und dürfen deshalb nicht in die Kanalisation, in Gewässer und in das Erdreich gelangen.

Auf Wunsch stellen wir Ihnen unsere „Hinweise zum Arbeitsschutz beim Umgang mit Produkten der Sika Deutschland GmbH“ zur Verfügung.

Entsorgung

Nicht ausgehärtete Produkte sind in der Regel besonders überwachungsbedürftige Abfälle und müssen ordnungsgemäß entsorgt werden. Ausgehärtetes Material kann nach Absprache mit der jeweils zuständigen Behörde oder Deponie als Haus- / Gewerbeabfall entsorgt werden.

Auskunftspflichtig für die ordnungsgemäße Entsorgung sind die örtlichen Behörden, wie z.B. Landratsamt, Umweltschutzamt oder Gewerbeaufsichtsamt.

Datenbasis

Alle technischen Daten, Maße und Angaben in diesem Datenblatt beruhen auf Labortests.

Tatsächlich gemessene Daten können in der Praxis aufgrund von Umständen außerhalb unseres Einflussbereiches abweichen.

Rechtshinweise

Die vorstehenden Angaben, insbesondere die Vorschläge für Verarbeitung und Verwendung unserer Produkte, beruhen auf unseren Kenntnissen und Erfahrungen im Normalfall, vorausgesetzt die Produkte wurden sachgerecht gelagert und angewandt. Wegen der unterschiedlichen Materialien, Untergründen und abweichenden Arbeitsbedingungen kann eine Gewährleistung eines Arbeitsergebnisses oder eine Haftung, aus welchem Rechtsverhältnis auch immer, weder aus diesen Hinweisen, noch aus einer mündlichen Beratung begründet werden, es sei denn, dass uns insoweit Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Hierbei hat der Anwender nachzuweisen, dass er schriftlich alle Kenntnisse, die zur sachgemäßen und erfolgversprechenden Beurteilung durch Sika erforderlich sind, Sika rechtzeitig und vollständig übermittelt hat. Der Anwender hat die Produkte auf ihre Eignung für den vorgesehenen Anwendungszweck zu prüfen. Änderungen der Produktspezifikationen bleiben vorbehalten. Schutzrechte Dritter sind zu beachten. Im übrigen gelten unsere jeweiligen Verkaufs- und Lieferbedingungen. Es gilt das jeweils neueste Technische Merkblatt, das von uns angefordert werden sollte.



Weitere Informationen:

Sika Deutschland GmbH
Niederlassung Bad Urach
Stuttgarter Str. 139
D - 72574 Bad Urach
Deutschland

Tel: +49 (0) 7125 940 492
Fax: +49 (0) 7125 940 401
Email: composites@de.sika.com
Internet: www.sika.de

