

Technische Mitteilung 10-1/91

Muster: Segelflugzeug PHOEBUS
Baureihe: A1, B1, B2, C, C2
Gültigkeit: Alle Werknummern
Gegenstand: Massenausgleich des Höhenleitwerks.

Vorgang: Im Wartungshandbuch ist im Abschnitt 2.9, "Prüfungsablauf zur Erhöhung der Betriebszeit" im Abschnitt 3. Leitwerk, Nr. 16 nicht klargestellt, auf welche Weise der erforderliche Ausgleichsgrad des Massenausgleichs geprüft werden kann. Dies wird hiermit nachgeholt.

Maßnahmen: Der in Abschnitt 3, Nr. 16 enthaltene Passus "Ausgleichsgrad 80% kontrollieren" wird ersetzt durch:

Der Ausgleichsgrad wird auf folgende Art kontrolliert:

Einspannen der Pendelkreuzes in senkrechter Lage, so daß das Leitwerk um seine Drehachse frei drehbar ist;

an der dicksten Stelle des Ausgleichsgewichtes bzw. in $a = 405$ mm Abstand von der Drehachse wird eine Zusatzmasse von $m_z = 615$ g angehängt; danach darf das Ausgleichsgewicht sich von der horizontalen Lage aus nicht mehr nach oben bewegen.

Ein ausreichender Massenausgleich kann durch Verwendung einer längeren Befestigungsstange erreicht werden. Dabei muß darauf geachtet werden, daß dann die anzubringende Zusatzmasse m_z nur noch $m_z = 615 \cdot 405 / a$ beträgt, wobei für a der neue Abstand der dicksten Stelle des Ausgleichsgewichtes von der Drehachse ist.

Spezialfall: Bei in Frankreich zugelassenen Flugzeugen ist ein höherer Massenausgleich vorgeschrieben. Dort ist vom Hersteller eine längere Befestigungsstange eingebaut worden. Für diese Flugzeuge ist $a = 490$ mm und die bei der Überprüfung des Massenausgleichs anzubringende Zusatzmasse $m_z = 300$ g. Der Vorgang erfolgt ansonsten sinngemäß wie bei den normalen Flugzeugen.

Stuttgart, 23.10.1991

Prof. Dr. Richard Eppler

R. Eppler

LBA-anerkannt:

U. Popp