

ALEXANDER SCHLEICHER SEGELFLUGZEUGBAU POPPENHAUSEN/RHÖN

**Flug- und Betriebshandbuch  
für das Segelflugzeugmuster**

**„ K 8 “**

Ausgabe 15.11.1961

Dieses Handbuch ist stets an Bord mitzuführen.

Es gehört zum Segelflugzeug

K 8, Baureihe ... *B* .....  
# - ..... *OE-0672* .....  
Werk-Nr.: ..... *8315* .....  
Hersteller: **Alexander Schleicher**  
Segelflugzeugbau  
Pöppenhäusen  
... an der Wasserkuppe  
Halter: *Sportflieger-Club*  
*Hien* .....

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



*Handwritten signature and date: 29.11.68*

eingescannt und aufbereitet von:



(sowie Peter und Thomas)

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
Titelblatt mit allgem. Angaben Inhaltsverzeichnis	1
Berichtigungsstand	2
<u>Flughandbuch</u>	
1. Betriebswerte und -grenzen	3
2. Beschränkungen	4
3. Hinweise zum Flugbetrieb	4
4. Mindestausrüstung	8
5. Einstelldaten	8
6. Gewichte und Schwerpunktlagen	9
7. Trimmplan	10
8. Zugelassene Baureihen	11
<u>Betriebshandbuch</u>	
1. Aufrüsten	12
2. Kontrolle	12
3. Abrüsten	13
4. Straßentransport	13
5. Wartung	14
6. Überholung	16
7. Reparatur	16
8. Anlagen	
8.1 Übersichtsblatt	19
8.2 Wägeblatt	20
8.3 Schmierplan	21
8.4 Montageanweisung HLW	22
8.5 Anlage 1	23
8.6 Anlage 2	24



## K 8 - Flughandbuch

### 1. Betriebswerte und -grenzen

#### Fluggeschwindigkeiten:

Höchstzul. Geschwindigkeit 190 km/h

bei böigem Wetter 130 km/h

bei Flugzeugschlepp 130 km/h

bei Kraftwagen- und 100 km/h

Windenschlepp

#### Gewichte:

Leergewicht: ca. 190 kg

Höchstzul. Fluggewicht: 310 kg

Höchstzul. Gewicht der nichttragenden Teile: 200 kg

Geeignet für Wolkenflug: ja (siehe Anmerkung Bl. 7)

#### Beanspruchungsgruppe:

2 BVS

Höchstzul. Positives Lastvielfaches: 4,0

Höchstzul. Negatives Lastvielfaches: -2,0

#### Schwerpunktlage im Fluge:

Bezugslinie Sehne Rippe 2

horizontal

Bezugspunkt (BP)

Flügelvorderkante

Rippe 1

Höchstzul. Vorlage 247 mm

hinter BP

Höchstzul. Rücklage 420 mm

hinter BP

DVL-PfL geprüft:



Wüppas

15. Nov. 1961

## K 8 – Flughandbuch

### Sollbruchstelle im Schleppseil:

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

## 2. Beschränkungen

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

## 3. Hinweise zum Flugbetrieb

### - Windenschlepp:

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

### - Flugzeugschlepp:

Größte Schleppgeschwindigkeit 130 km/h. Kupplung für Flugzeugschlepp ist Bugkupplung. Kupplung „Voll durchziehen!“

Vor jedem Start Einrasten der Haube und BK prüfen

### Verstellen der Seitensteuerpedale:

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

DVL-PII geprüft:



Uippas

15. Nov. 1961

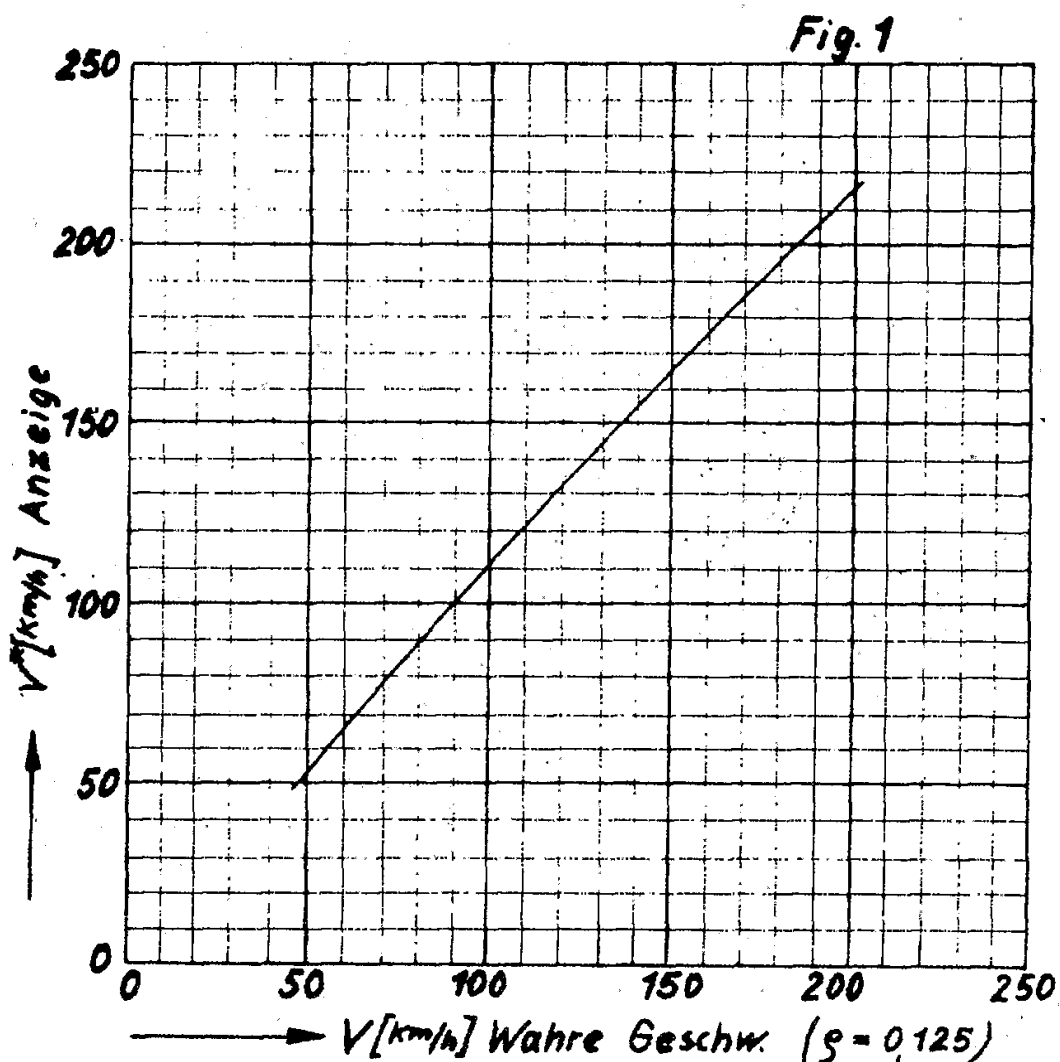
## K 8 - Flughandbuch

Freier Flug:

Die hier angegebenen Werte sind rechnerisch ermittelt. Sie beziehen sich auf die wahre Fluggeschwindigkeit (Staudruck).

Es ist noch der Einbaufehler der Fahrtmesserdruckentnahme zu berücksichtigen. Siehe Fig. 1.

Zu beachten ist auch, daß bei stärkerem Schieben (Slip) die Fahrtmesseranzeige infolge der Schräganblasung des Rumpfes bis auf Null zurückgeht.



DVL-Prüfung geprüft:



U. Müller

15. Nov. 1961

## K 8 - Flughandbuch

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

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

### Landung:

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

### Gefahrenzustände:

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

Beim Trudeln ist zu beachten, daß die Schwerpunktlage einen wesentlichen Einfluß auf die Trudeleigenschaften hat.

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

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

Im Schnellflug ist auf das genaue Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung zu achten

## K 8 - Flughandbuch

Sobald ungewollt eine Geschwindigkeit von 130 km/h überschritten wird, sind die BK langsam auszufahren. Beachte: Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt die Hebelkraft in Richtung Öffnen.

Regentropfen, Reif und Vereisungen können die Flügeloberflächen so stark verschlechtern, daß sich daraus ganz andere Flugeigenschaften ergeben. Daher ist besondere Vorsicht beim Landeflug im Regen geboten, genügend Übergeschwindigkeit beibehalten.

### Haubennotabwurf

Klapphaube: Nach dem Öffnen nach hinten wegschieben. Es ist darauf zu achten, daß die Scharniere leichtgängig bleiben.

Steckhaube: Verriegelung öffnen, Haube nach oben wegdrücken.

### Wolkenflug:

Das Segelflugzeug hat ausreichende Festigkeit für den Wolkenflug. Trotzdem sind einige Grundregeln zu beachten:

1. Übergeschwindigkeiten im Wolkenflug sind unter allen Umständen zu vermeiden. Man sollte es sich zur Regel machen, schon bei Geschwindigkeiten von 100 - 120 km/h die Bremsklappen auszufahren.

2. Mindestausrüstung für den Wolkenflug:

Fahrtmesser (Düse bzw. Staurohr mit Vereisungsschutz)  
Feinhöhenmesser  
Variometer  
Kompaß  
Wendezeiger mit Scheinlot (Antriebsquelle unempfindlich gegen Vereisung)  
Rumpf-Nasenstaurohr od. geheiztes Staurohr  
Borduhr

DVL-PII geprüft:



Uippas

15. Nov. 1961



## K 8 - Flughandbuch

Der Einbau eines künstlichen Horizontes und eines Beschleunigungsmessers wird empfohlen.

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

### 4. Mindestausrüstung

Fahrtmesser mit Messbereich 50 - 200 km/h

Höhenmesser

Vierteiliger Anschnallgurt.

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

Trimmplan

Datenschild

Flug- und Betriebshandbuch

### 5. Einstelldaten

(siehe auch Musterblatt)

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

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

Die Steuerungs- und Bremsklappenbetätigung haben Anschläge.

DVL-PII geprüft:



Wuppertal

15. Nov. 1961

## K 8 - Flughandbuch

### Seitensteuer:

Fester Anschlag hinten am unteren Seitenruderlagerbock.  
Fester Anschlag der Steuerwelle an Hartholzklötzchen am Sitzträgerrohr.

### Höhensteuer:

Nach hinten: Fester Anschlag an der Sitzkante,  
Nach vorne: Verstellbarer Anschlag unten an der Steuerwelle.

### BK-Betätigung:

Nach hinten: Verstellbarer Anschlag an der horizontalen Stoßstange, schlägt an Spantrohr  
Nach vorne: Fester Anschlag, Umlenkhebel schlägt an Anschlagbock am Spant. Dieser Anschlag regelt, das Mass der Verknieung, es soll 10 mm über dem Totpunkt betragen, gemessen am Kugellager der gegabelten Stoßstange.

## 6. Gewichte und Schwerpunktlagen

Nach Reparatur, nach Einbau zusätzlicher Ausrüstung, nach neuer Lackierung usw. ist darauf zu achten, daß der Leergewicht-Schwerpunkt innerhalb der zul. Grenzen bleibt. Ggf. müssen Ausgleichsgewichte angebracht werden.

Hierbei sind die Bestimmungen der Prüfordnung für Luftfahrtgerät zu beachten.  
Für folgende Leergewichte gelten folgende Schwerpunktlagen:

<u>Leergewicht</u>	<u>180</u>	<u>190</u>	<u>200</u>	<u>210</u>	<u>kg</u>
Schwerpunktlage	664	650	637	625	hint. 35mm BP

DVL-Prüfung geprüft:



Wüppert

15. Nov. 1961

## K 8 - Flughandbuch

Bezugslinie                                      Sehne Rippe 2 horizontal

Bezugspunkt (BP)                                Flügelvorderkante Rippe 1

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

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

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

Folgende Grenzen der Fluggewichtsschwerpunktlage erprobt:

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

### 7. Trimmplan:

Zuladungmax.: s. Anlage 2  
min.: einschl. Fallschirm

Siehe auch Wägeblatt.

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

DVL-PIL geprüft:



*Wüpper*

15. Nov. 1961

## K 8 - Flughandbuch

### 8. Zugelassene Baureihen

K 8                    zugelassen am 27. Mai 1958

K 8 B                Ausführung wie K 8, jedoch geänderter Hauptbeschlag und vergrößerte Querruder. Zugelassen am 12. Mai. 59.

DVL-Prüfung geprüft:



*Wippert*

15. Nov. 1961

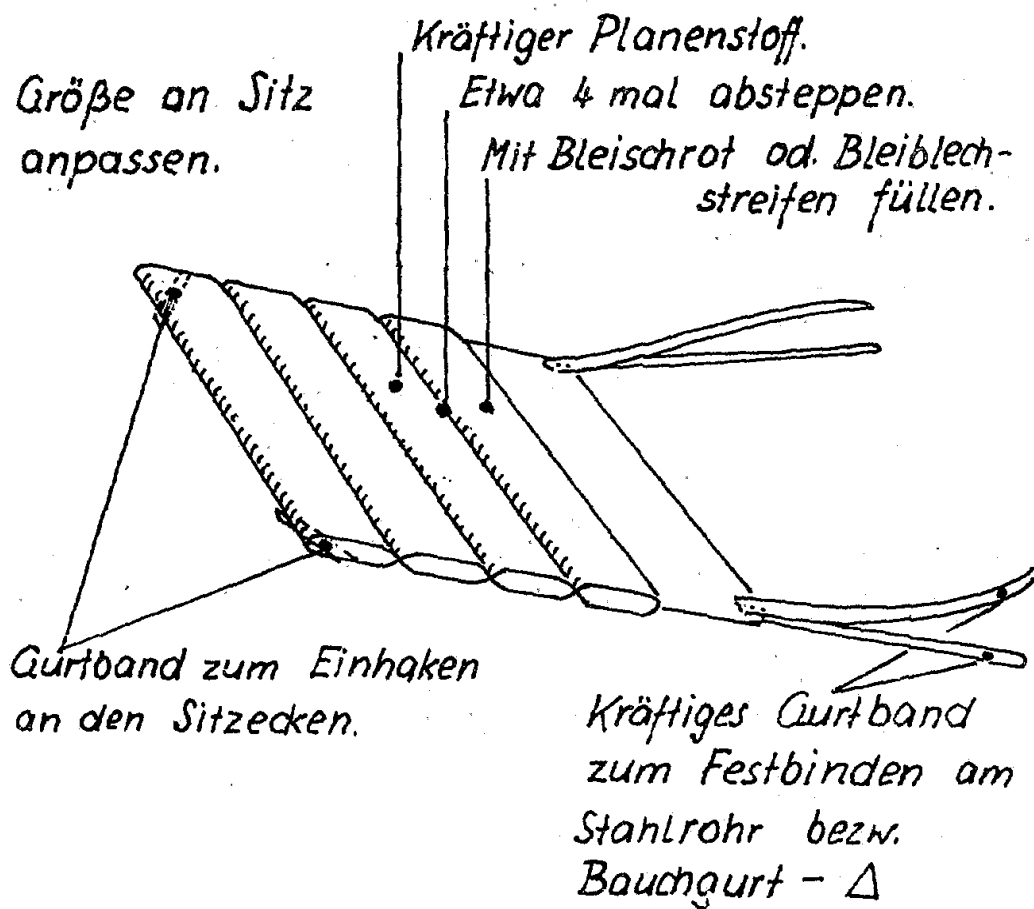
## K 8 - Flughandbuch

### 7a. Ergänzung zum Trimmplan

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

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

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



## K 8 - Betriebshandbuch

### 5. Wartung und Pflege

#### 5.1. Tägliche Kontrolle:

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

1. Kontrolle aller Montageverbindungen auf einwandfreie Verbindung und Sicherung.
2. Fremdkörperkontrolle
3. Kontrolle der Funktion und Freigängigkeit aller Ruder, der Bremsklappen, der Trimmung und der Schleppkupplungen.
4. Kontrolle des Verschlusses aller Kontrolldeckel und Festsitz der Spaltabdeckung zwischen den Flügeln.
5. Kontrolle der Fahrtmesseranlage auf Funktion und Dichtheit, Instrumente auf Funktion. Stat. Drucköffnungen auf Sauberkeit.
6. Kontrolle der Ruderlager und Antriebe auf Festsitz und Gängigkeit. Sichtkontrolle des gesamten Segelflugzeuges.
7. Sichtkontrolle von außen auf Risse in der Beplankung und Bespannung, Spaltenbildung und Verformungen  
Festsitz von Flügel und Leitwerk, Verschleiß und Festsitz der Haupt- und Spornkufe.
8. Kontrolle des Reifendruckes: 3.0 bar
9. Kontrolle der Oberfläche auf Sauberkeit, Kabinenverglasung auf Durchsichtigkeit

## K 8 – Betriebshandbuch

### 5.2 Periodische Kontrollen:

Die folgenden periodischen Kontrollen sind mindestens alle 50 und 100 Stunden oder 250 und 500 Landungen durchzuführen, je nachdem, was früher eintritt, mindestens jedoch einmal jährlich.

Lfd Nr.	Art der Kontrolle	50 h Bzw. 250 Landungen	100 h, 500 Landungen, jährlich
	<b>Rumpf:</b>		
1	Öffnen aller Zugangsdeckel, Abdeckungen Sitzbretter, etc. Demontage des Segelflugzeuges		x
2	Kontrolle der Rumpfstruktur: Rohrgerüst auf Beschädigungen, eingedrungene Feuchtigkeit, Korrosion, Fremdkörper, Durchlässigkeit der Entwässerungslöcher gelöste Leimverbindungen, Innen- und Außenkonservierung		x
3	Kontrolle der Tragflügel- und Leitwerksanschlüsse auf Risse, Festsitz, Korrosion; Konservierung Sicherung Kontrolle des Bolzenspieles;		x
4	Kontrolle aller sonstiger Beschläge Risse, Festsitz, Korrosion, Konservierung, Sicherung		x
5	Kontrolle der Handsteuerung Beschädigung, Spiel, Sicherung aller Anschlüsse	x	x
	Verschleiß aller Teile: Bolzen und Gelenke auf Schmierung, Gängigkeit Alle Teile auf Risse, Korrosion, Konservierung Gleitführung auf Abnutzung		
6	Kontrolle der Fußsteuerung Beschädigungen, Spiel, Seilspannungen Sicherung aller Anschlüsse	x	x
	Festsitz der Pedallagerung, Funktion und Sicherheit der Pedalverstellung, Freigängigkeit, Seilverschleiß, Seilrollen auf Lagerung, Rillenprofil, Schmierung, Gängigkeit. Alle Teile auf Risse, Korrosion, Konservierung Gleitführungen auf Abnutzung		x
7	Kontrolle der Schleppkupplungen und Auslösezüge: Festsitz der Kupplungen, richtiger Anschluß, Sauberkeit, Federbrüche, richtiges Schließen	x	x
	Seilzüge auf Verschleiß, Korrosion Seilrollen auf Lagerung, Rillenprofil, Schmierung, Gängigkeit Anschlüsse auf Sicherung Laufzeit der Kupplungen		x
8	Kontrolle der Trimmeinrichtung Beschädigungen, Spiel, Seilspannung, Sicherung aller Anschlüsse	x	x
	Verschleiß, Risse, Korrosion, Konservierung		x

9	Kontrolle der Bremsklappen Beschädigungen, Spiel, Verriegelung , Sicherung aller Anschlüsse	x	x
	Verschleiß aller Teile: Lager und Bolzen auf Schmierung, Gängigkeit; alle Teile auf Risse, Korrosion, Konservierung; Gleitführungen auf Abnutzung, Verriegelungsmechanismus Handkräfte;		x
10	Kontrolle des Fahrwerkes: Reifen-Zustand, Reifendruck, Bremse Funktion Sicherung aller Anschlüsse	x	x
	Lagerung, Schmierung, Bremse auf Abnutzung; Radkasten Sauberkeit, Dichtheit, Festsitz Kufe / Spornkufe auf Befestigung, Federung, Abnutzung		x
11	Kontrolle der Bordausrüstung: Instrumente auf Beschädigungen, Zeigerstellungen, Farb- markierungen; Höhenmesser QNH und QFE-Einstellung, Zustand der Meßstellenöffnungen wie Pitot, Statik, etc. Pitot- und Statikanlage auf Dichtheit Funkausrüstung, Sauerstoffausrüstung, Crash-Sender auf Funktion, Festsitz und Laufzeit, Sonstige Einbauten wie Ausgleichsgefäße, Bordbatterie etc. auf Funktion und Festsitz, Vorhandensein aller Hinweisschilder entsprechend Hand- buch	x	x
	Anschnallgurte auf Zustand, Laufzeit, Zustand, Sicher- ung, Sitze auf Zustand, Befestigung, Behinderung der Steuerung, Sitzverstellung auf Funktion und sicheres Einrasten		x
12	Kontrolle der Kabinenhaube auf Beschädigungen, Risse im Glas, Sichtbehinderungen, durch Kratzer, blinde Stellen etc. Haubenverschluß auf Sicherheit, Festsitz aller Schar- niere und Befestigungselemente	x	x
13	Kontrolle von Abdeckungen und Übergangsverkleidungen Befestigungselemente und Verschlüsse auf Sicherheit	x	x
	<b>Tragflügel:</b>		
14	Kontrolle der Tragflügelanschlüsse Risse, Festsitz, Bolzenspiel, Sicherung, Korrosion, Konser- vierung		x
15	Kontrolle der Flügelstruktur: Beschädigung, Bespannung, Beplankung auf Zustand	x	x
	Gelöste Leimverbindungen, eingedrungene Feuchtigkeit Innen- und Außenkonservierung, Fremdkörper Entwässerungsbohrungen auf Durchlässigkeit		x



**K 8 – Betriebshandbuch**

Lfd Nr.			
16	Kontrolle der Querruder: Beschädigung, Gängigkeit, Spiel	x	x
	Antrieb auf Abnutzung, Risse, Verformung, Querruder 1 x jährlich demontieren, Lagerung auf Zustand und Schmierung, Anschlüsse auf Zustand, Spiel, Sicherung, Querruderstruktur auf Beschädigungen, eingedrungene Feuchtigkeit, gelöste Leimstellen, Bespannung! Beplankung auf Zustand, Innen- und Außenkonservierung, Entwässerungslöcher auf Durchgängigkeit,		x
17	Kontrolle der Bremsklappen im Tragflügel: Beschädigung, Gängigkeit, Spiel Verriegelung	x	x
	Lagerung auf Zustand und Schmierung, Antrieb im Flügel auf Zustand, Stoßstangen auf Verformung, Anschluß auf Sicherung, Gängigkeit Risse, Verformungen, Klappenstruktur auf Zustand, Lose Leimverbindungen, Konservierung		x
	<b>Leitwerk:</b>		
18	Kontrolle der Leitwerksanschlüsse: Risse, Festsitz, Bolzenspiel, Sicherung, Korrosion, Konservierung	x	x
19	Kontrolle der Leitwerksstruktur: 1 x jährlich demontieren Beschädigungen, eingedrungene Feuchtigkeit, gelöste Leimverbindungen, Innen- und Außenkonservierung Bespannung, Beplankung auf Zustand, Entwässerungslöcher auf Durchgängigkeit, Fremdkörper;		x
20	Kontrolle des Höhenruders: 1 x jährlich demontieren Beschädigung, Gängigkeit, Spiel	x	x
	Antriebe auf Abnutzung und Risse, Anschlüsse auf Zustand und Sicherung, Spiel, Lagerungen auf Zustand und Schmierung, Trimmruder auf Festsitz, Antrieb und Spiel		x
21	des Seitenruders: 1 x jährlich demontieren Beschädigungen, Gängigkeit, Spiel und Seilspannungen	x	x
	Antrieb auf Abnutzung und Risse, Anschlüsse auf Zustand, Sicherung, Spiel Lagerung auf Zustand und Schmierung;		x
22	Montage des Segelflugzeuges		x
23	Kontrolle der Reibungskräfte in den Ruderantrieben, Kontrolle der Ruderausschläge, Kontrolle der Bremsklappenverriegelungskraft		x
24	Beachtung und Durchführung aller LTA und Techn. Mitt.		x

## K 8 – Betriebshandbuch

### 5.3. Pflegearbeiten:

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

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

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

Ableben der Spalte und Schlitze mittels Klebeband bringt ebenfalls einen Leistungsgewinn. Die Haube darf nicht abgeklebt werden, da der Rettungsabsprung erschwert wird.

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

## K 8 - Betriebshandbuch

### 1. Aufrüsten

1. Bolzen und Bohrungen säubern und einfetten.
2. Linken Flügel von der Seite her einführen und Nasenbolzen einstecken. Rumpf nicht verkanten!
3. Rechten Flügel einsetzen wie Punkt 2.
4. Die beiden konischen Hauptbolzen einstecken (erst den unteren) und festschrauben. Durch Rütteln des Flügels wird das Festziehen erleichtert
5. Hauptbolzen mit Fokkernadeln sichern
6. Querruder- und BK Anschlüsse verbinden und mit Fokkernadeln sichern.
7. Höhenleitwerk aufsetzen, vordere Schraube mit Schlüssel festschrauben und mit Fokkernadeln sichern. Beim Aufsetzen darauf achten, daß der Ruderantriebshebel einwandfrei eingeführt wird. Gefahr des Verbiegens des Stoßstangenschwinghebels bei Gewaltanwendung.
8. Bei Stücken, die mit Flettner-Trimmlung ausgerüstet sind: Nach dem Aufsetzen des Höhenleitwerkes ist die Stoßstange für das Flettenruder beim Antriebshebel am Ruder mittels Splintbolzen Scheibe und Splint anzuschließen. Beim Abrüsten wieder lösen. Es wird empfohlen, die Stoßstange beim Straßentransport festzubinden.
9. Spaltverkleidung aufsetzen.

### 2. Kontrolle

Nach dem Aufrüsten bzw. tägliche Kontrolle vor dem ersten Flug:

- ⇒ Nachsehen ob alle Montage-Verbindungen einwandfrei zusammengefügt und gesichert sind.
- ⇒ Fremdkörperkontrolle
- ⇒ Kontrolle der Steuerung
- ⇒ BK und Kupplungen auf Gängigkeit

## K 8 - Betriebshandbuch

Es wird empfohlen, von Zeit zu Zeit das gesamte Flugzeug durchzusehen. Dabei ist schon mancher ungesicherte Bolzen und manche Beschädigung festgestellt worden.

Besondere Beachtung:

Bolzen und Schraubensicherungen, Fremdkörper, Beschädigungen. Man muß dabei mit einer Handlampe in jede Ecke hineinleuchten!

### 3. Abrüsten

Punkt 1 - 9 (Aufrüsten) in umgekehrter Reihenfolge. Anschlüsse wieder einfetten, Rostgefahr!

### 4. Straßentransport

Die Konstruktion eines Segelflugzeugtransportwagens ist eine Sache für sich und kann hier, nicht in allen Einzelheiten besprochen werden.

Die Fa. Schleicher stellt Zeichnungen von bewährten Anhängern gerne zu Verfügung.

Der Flügel wird am besten mit der Holmwurzel aufgelegt und verspannt. Die zweite Auflage sollte genügend Abstand haben. Wichtig ist eine satte Auflage in den Konsolen.

Für den Rumpf gilt das gleiche. Feste Punkte sind Starthaken, Rad und Lasche, hinten am Rumpf. Die Flugzeugteile sollten mindestens von unten und vorne gegen Schmutz und Spritzwasser abgedeckt sein. Es ist sorgfältig darauf zu achten, daß kein Wasser in das Innere der Flügel und des Rumpfes gelangen kann.

Die BK- und QR-Stoßstangen im Rumpf müssen festgebunden werden. Am besten mit einem Gummiband.

## K 8 -Betriebshandbuch

### Schmierung der Lager:

Die Kugellager sind, soweit möglich, abgedeckt und erfordern deshalb normalerweise längere Zeit keine besondere Pflege. Lediglich die Lager der Flügelwurzel, wo die Montageverbindungen keinen einwandfreien Schutz zulassen, müssen bei Verschmutzung mit Benzin ausgewaschen und neu eingefettet werden.

Die Fettschmiernippel der Pedallager und des Höhensteuerstoßstangenschwingers an der Seitenflosse werden etwa alle 25 Flugstunden abgeschmiert.

Die Ruder und sonstige Gleitlager werden bei der jährlichen Überholung auseinandergenommen, gesäubert und neu eingefettet.

Reifendruck: 2,5 atü.

Die Bodenkupplung ist besonders der Verschmutzung ausgesetzt und erfordert häufiges Säubern und Ölen.

Wenn viel auf stark steinigen oder sandigen Plätzen geflogen wird, ist es ratsam, die Kufe durch ein unten angeschraubtes etwa 1 mm starkes Stahlblech zu schützen. Die Spornplatte ist bei Verschleiß rechtzeitig durch Aufschweißen eines 2 mm starken Stahlbleches zu verstärken. Der Sporn wird zu diesem Zweck abgeschraubt.

Die Druckentnahmeöffnungen für die Instrumente am Rumpf werden beim Transport und bei längerem Abstellen mit Klebeband abgeklebt. Während längerer Außerbetriebsetzung ist es am besten, die Instrumente ganz auszubauen und in einem trockenen Raum zu lagern. Bei Wiedereinbau richtig anschließen!

Die Anschnallgurte sind laufend auf Anrisse, Stock- und Roststellen zu prüfen.

## **K 8 - Betriebshandbuch**

### 6. Überholen

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

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

Solche Seile brechen bei der geringsten Beanspruchung.

### 7. Reparatur

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

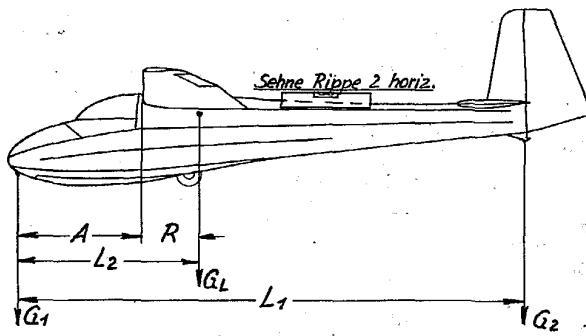
### 8. Anlagen

1. Übersichtsblatt
2. Wägungsblatt
3. Schmierplan
4. Montageanweisung Höhenleitwerk
5. Anlage -1-
6. Anlage - 2 -

Schleicher K 8 B

Wägeblatt

(Siehe auch Arbeitsblatt 054)



$$R = L_2 - A = \frac{G_2 \cdot L_1}{G_L} - A$$

$$G_1 + G_2 = G_L$$

Geforderte Leergewicht - Schwerpunkt Lage:  
 Empty weight - C. of Gr. position:

$G_L$ = Leergewicht; empty weight	180	190	200	210	kg
$R$ = Schwerpunktlage; C. of Gr. position	664	650	637	625	mm $\pm 35$

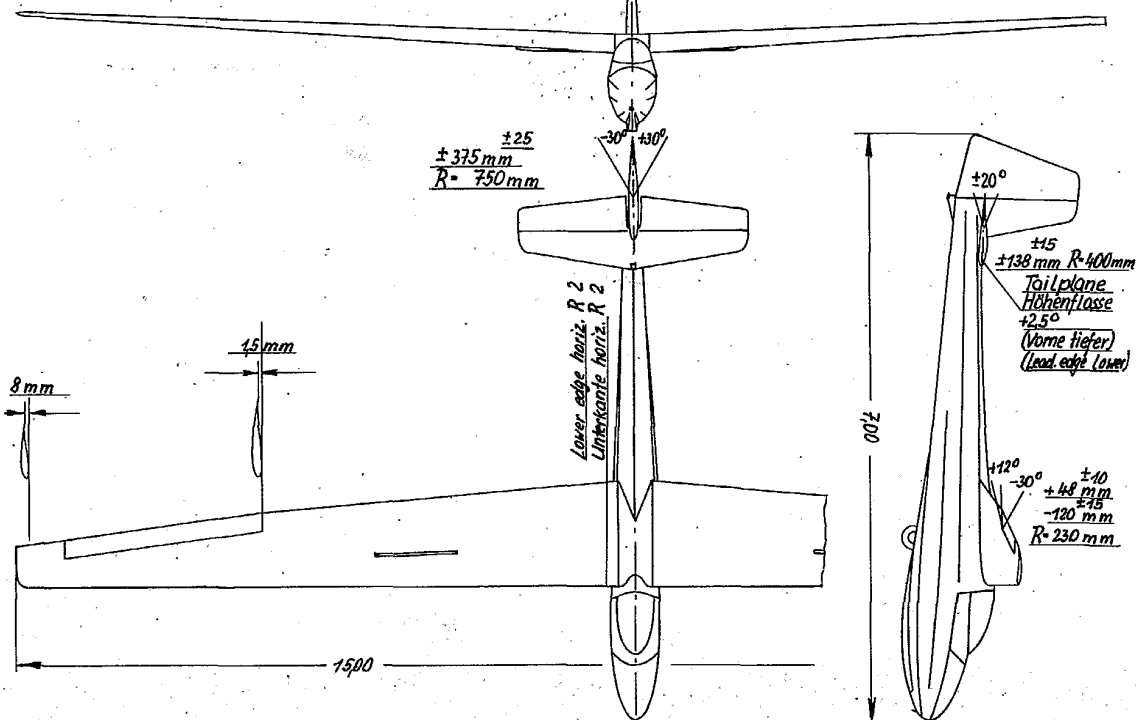
hinten Flügelvorderkante  
 behind wing leading edge.

- $G_L$  = Leergewicht; empty weight
- $G_1$  = Gewicht am Starthaken;  
weight at bungee launch hook
- $G_2$  = Sporngewicht; weight at tail skid
- $R$  = Schwerpunkt rücklage;  
center of gravity position.

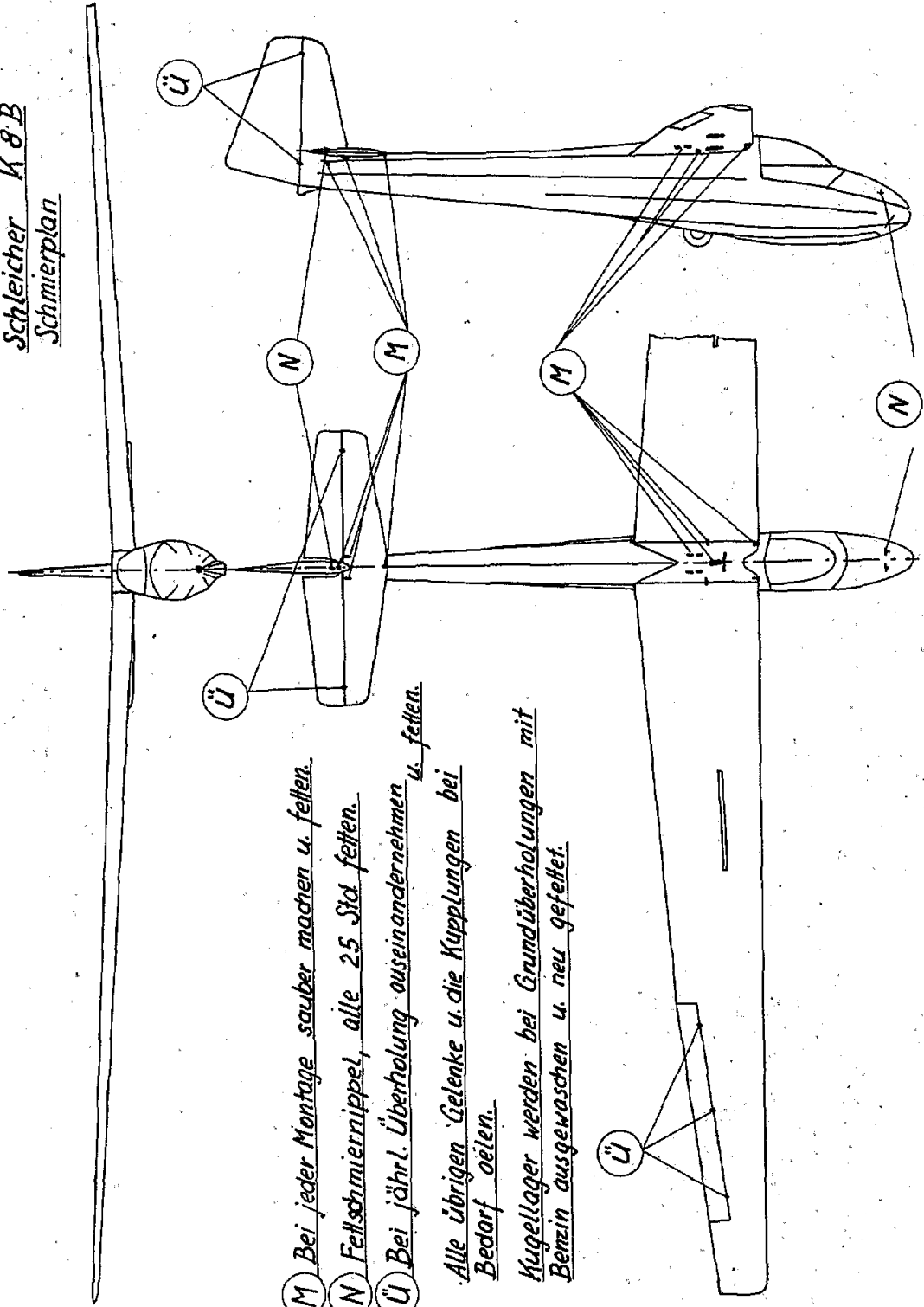
Trimmplan

Bis 65kg Führergewicht  
 kein Trimmgewicht nötig.  
 Until 65kg weight of pilot  
 no Ballast necessary.  
 Leichtere Piloten müssen  
 Blei kissen benutzen.  
 Pilots of less weight have  
 to use lead-cushions.

Schleicher K 8 B  
 Übersicht M=1:50



Schleicher K 8 B  
Schmierplan



Ⓜ Bei jeder Montage sauber machen u. fetten.

Ⓝ Fettschmiernippel, alle 25 Std fetten.

Ⓤ Bei jährl. Überholung auseinandernehmen u. fetten.

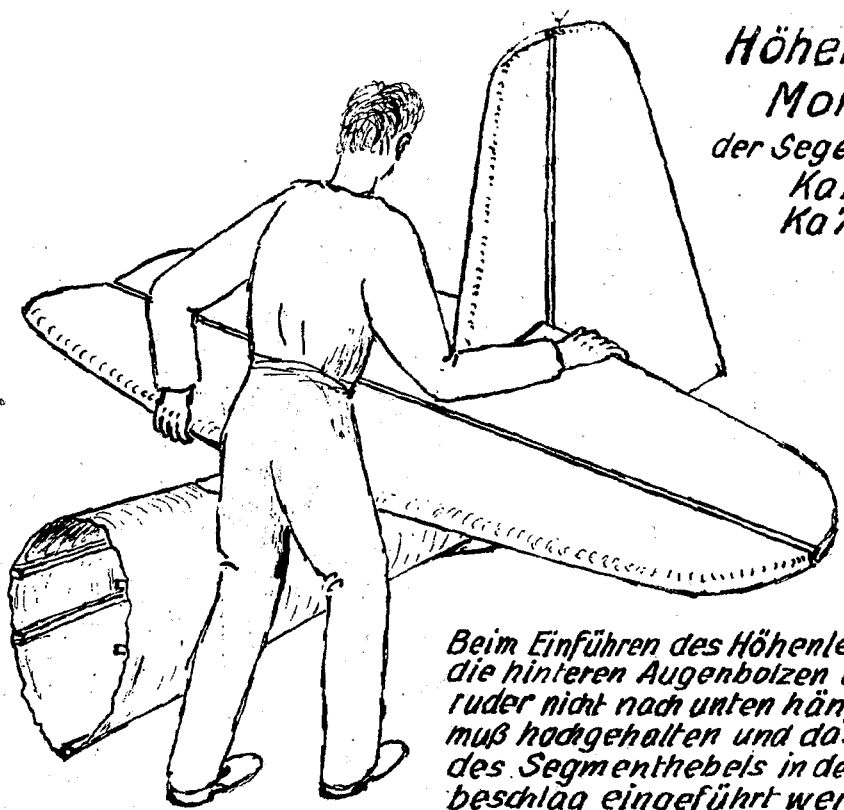
Alle übrigen Gelenke u. die Kupplungen bei Bedarf ölen.

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

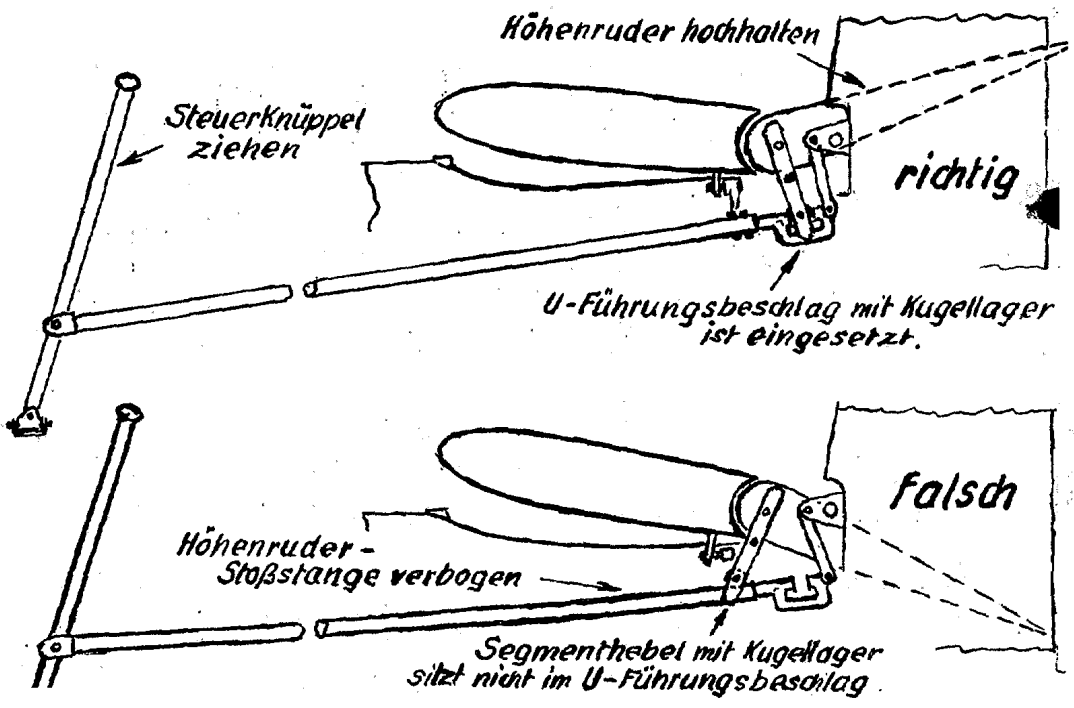
Ⓤ



# Höhenruder- Montage der Segelflugzeuge Ka2b, Ka6, Ka7 und Ka8.



Beim Einführen des Höhenleitwerkes in die hinteren Augenbolzen darf das Höhenruder nicht nach unten hängen, sondern muß hochgehalten und das Kugellager des Segmenthebels in den U-Führungsbeschlag eingeführt werden!



**ANLAGE - 1 -  
zum Flug- und Betriebshandbuch**

**OE - 0672**

Segelflugzeugmuster: K 8 B

Rüstgewicht Kp	Zuladung Kp	Fluggewicht Kp	Insassen	Datum
195	114	309	1	
195	114	309	1	
195	114	309	1	
211	99	310	1	

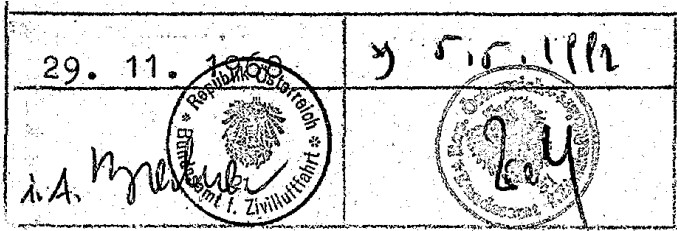
**ANLAGE - 2 -  
zum Flug- und Betriebshandbuch**

**OE - 0672**

Segelflugzeugmuster: K 8 B

Trimmplan	OE - 0672
Mindestzuladung im Sitz	65 kp
(fehlendes Gewicht durch Ballast am Sitz ergänzen)	
Höchstzuladung im Sitz	91 kp

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





Hinweis:

Nach § 4 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät wird nachstehende Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) erlassen. Ein durch sie betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der LTA angegebenen Termin, außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

Die unten angeführte ausländische Anweisung bzw. die Technischen Mitteilungen des Herstellers sind Anlaß zur Herausgabe dieser LTA und werden somit Bestandteil dieser LTA. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß Folge-Reviationen zu den Technischen Mitteilungen nicht automatisch zu dieser LTA gehören.

Durchführung und Bescheinigung:

Die Maßnahmen sind von einer nach § 31 der für Luftfahrtgerät dafür anerkannten Stelle oder einem nach JAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen und zu bescheinigen. Die Vorschriften über die Führung Betriebsaufzeichnungen gemäß § 15 Betriebsordnung für Luftfahrtgerät sind zu beachten.

## 96-005 Schleicher

### Betroffenes Luftfahrtgerät (5):

Geräte-Nr.: 216

Schleicher K8 K8B K8C sowie alle Lizenz- und Amateurbauten

- Werk-Nrn.: alle

### Bezug (Anlaß/Grund):

Auf Weisung des Luftfahrt-Bundesamtes.

### Betrifft:

- A1) Haubensicherungsleine
  - evtl falsch angebrachte Haubensicherungsleine, Überprüfung auf ausreichende Sollbruchstelle
- A2) Seitenruderpedale
  - evtl. Verbiegen der Befestigungslaschen der Pedalbretter, Überprüfung, ggf. Teilewechsel
- A3) Höhenrudersteuerung
  - evtl. vorgeschädigte, verbogene und gebrochene Stoßstangen, Überprüfung, ggf. Teilewechsel
- A4) Rumpfgerüstrohre und Steuerstangen
  - evtl. Korrosion, Überprüfung
- B1) Flug- und Betriebshandbuch
  - Erweiterung
- B2) Flügelanschlußbolzen
  - Festlegung des maximalen Durchmessers

### Technische Mitteilungen des Herstellers:

Alexander Schleicher K8 Technische Mitteilung Nr. 24 vom 04.12.1995

### Durchführung der Maßnahmen:

Gemäß den Angaben der Technischer Mitteilungen.

### Fristen:

Die Maßnahmen A1 bis A4 sind bei jeder Jahresnachprüfung, erstmals bis zum 30.04.1996 fällig. Die Maßnahme B1 ist bei der nächsten Jahresnachprüfung, spätestens jedoch bis zum 30.04.1996 durchzuführen. Die Maßnahme B2 kann bei Bedarf durchgeführt werden.



In case of any difficulty, reference *should* be made to the German original issue

**96-005 Schleicher**

Date of issue January 22, 1996

Affected airplanes:

German Type Certificate No.: 216

Schleicher

K8, K8B und K8C including any license- and home-built sailplanes

- S/no's.: all

Subject:

- A1) Canopy retaining cord; inspection/replacement
- A2) Rudder pedals; inspection/modification
- A3) Elevator control linkage; inspection/replacement
- A4) Inspection of the fuselage tube skeleton and the control linkages for corrosion
- B1) Amendment of the K8 Flight and Operations Manual
- B2) Specification of the maximum diameter for the wing attachment pins

Reason:

For safety reason and on requirement by the LBA a complete inspection of the fuselage tube skeleton and of all control linkages is scheduled and required by the Technical Note.

Actions:

- ad A1) Check whether the canopy retaining cord uses a snap hook as weak link at the fuselage
- ad A2) Inspection and adjustment of the rudder pedals. To prevent bending of pedal boards, it is recommended to modify the attachment collar.
- ad A3) Inspection of elevator push rods for bending, deformation or damage. If necessary, replace rods by new one.
- ad A4) Inspection of fuselage skeleton and control linkage tubes for corrosion. If necessary, replace concerned parts.
- ad B1) Insert Technical Note into Flight and Maintenance Manual
- ad B2) Specify diameter for the wing attachment pins. If the tolerance of the bore in the wing attachment fitting is exceeded, the fittings must be replaced

Compliance:

Actions A1) up to A4) must be performed at each annual inspection, but for the first at latest on April 30, 1996.

Action B must be performed at the next annual inspection, but not later than April 30, 1996

Action B2) Recommended if necessary.

Technical publication of the manufacturer:

Schleicher Technical Note No. 24, dated December 04, 1995 which becomes herewith part AD and may be obtained from Messrs.

Accomplishment and log book entry:

Action to be accomplished by an approved service station and to be checked and entered in the log by a licensed inspector.

## K 8

BLATT Technische Mitteilung  
2 von 4

**Alexander Schleicher**

GmbH & Co  
Segelflugzeugbau  
Poppenhausen  
Neue PLZ: D-36163

### Maßnahmen:

zu A1) Überprüfen, ob am Rumpfan der Haubensicherungsleine ein Karabinerhaken als Sollbruchstelle vorhanden ist (zum Beispiel Simplex-Karabinerhaken nach DIN 5287, Hakenlänge 30 bis 35 mm) . Dieser Karabinerhaken sollte sich bei einer Zugbelastung von ca. 34 kg aufbiegen. Befestigungsarten, wie zum Beispiel Lederschlaufe oder Nylonschnur ohne Sollbruchstelle sind nichtzulässig und durch die angesprochene Befestigungsart zu ersetzen!

zu A2) Überprüfung der Seitenruderpedale:

Seitenruder in Nullstellung. Pedalverstellung links und rechts gleichmäßig einstellen. Winkel des Pedalbrettes zum Pedal überprüfen (Maße siehe Zeichnung L-216.42-U01). Der Winkel muß der Angabe der Zeichnung entsprechen.

Pedalverstellung in vorderste Stellung einrasten und Vollausschlag des Seitenruders überprüfen. Sollten die Pedale bzw. die Befestigungslaschen der Pedalbretter verbogen sein, so können sie instandgesetzt oder durch neue Pedale ersetzt werden.

Um ein Verbiegen der Pedalbretter zu erschweren, wird wahlweise empfohlen nach Fig. A2 an den Pedalen auf die Befestigungslaschen eine zusätzliche Lasche zu schweißen.

zu A3) Höhenruder-Stoßstangen L-216.44-U 01 und L-216.44-U 02

Auf Verbiegung, Verformung oder Beschädigung prüfen. Wird Verbiegung, Verformung oder Beschädigung festgestellt, ist die Stoßstange durch eine neue zu ersetzen. Verbogene Stoßstangen nicht geradebiegen, auch nur leicht durchgebogene Stoßstangen müssen ausgetauscht werden.

zu A4) Überprüfung auf Korrosion:

Bei begründetem Verdacht auf Rostschäden die Kielrohre oder Primärstäbe des Rumpfgerüsts und alle mit einer Kontrollbohrung versehenen Rohre der Steuerungen innen auf Rostschäden überprüfen. Für die Befestigungen von Verkleidungen, Taschen usw. können Rohre angebohrt sein, die besonders gefährdet sind.

Dazu müssen mit einem geeigneten Verfahren Wandstärkentests durchgeführt werden. Die Wandstärken der Rohre des Rumpfgerüsts sind aus den Zeichnungen L-216.11-S1, Ausgabe vom 17.01.58 oder L-216.11-SI mit Änderungsstand vom 24.11.61 gültig ab Werknummer 1014 zu entnehmen. Im Zweifelsfall Wandstärkenprüfung durch Abklopfen (Klangtest oder mit einem geeigneten Schichtdicken - Meßgerät nach dem Ultraschallverfahren durchführen oder aber bei Stoßstangen mit Gewindeanschluß durch eine Endoskop – Prüfung die Rohrwand auf Rostschäden untersuchen.

Sind die Innenwandungen der Rohre in Ordnung, ist eine Hohlraum - Konservierung der Rohre durchzuführen. Bei der Konservierung ist darauf zu achten, daß die Masse der Stoßstangen sich nicht wesentlich erhöht. Wird Rost festgestellt, sind die Rohre auszutauschen.

Bei jeder Jahresnachprüfung auf Rostanflug und Durchrostschäden usw. achten.

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

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

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

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

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

Material und die gegebenenfalls notwendigen Materialien und zum Austausch benötigten Teile können unter Angabe des Flugzeugtyps und der Werknummer von der Firma Alexander Schleicher GmbH & Co., Tel. 06658-890 oder 8929, FAX 06658-8940 bezogen werden.

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

Zur Durchführung der Technische Mitteilung erforderliche Zeichnungen:

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

L-216.11-S1, Ausgabe vom 17.01.58 oder

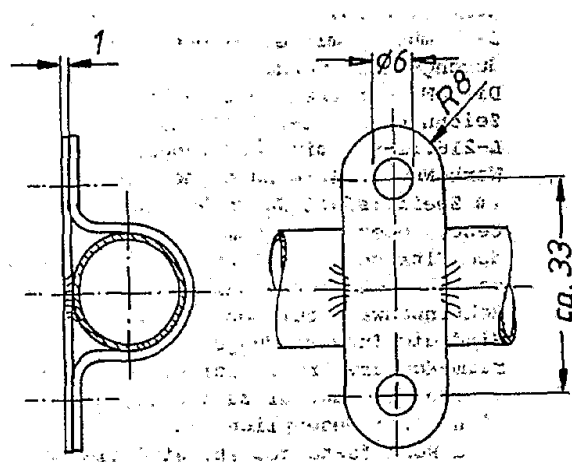
L-216.11-S1, Änderungsstand vom 24.11.61, gültig ab Werk-Nr. 1014

Fig. 2 A: Verstärkung der Befestigungslaschen für Pedalbrett am Fußsteuer;

Material: 1.7734.4;

Schweißverfahren WIG nach DIN 1912,

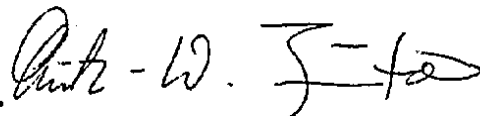
Schweißdrahtmaterial: 1.7734.2



Hinweise: Werden bei der Überprüfung zu A2, A3, A4 Mängel festgestellt, so ist ein Befundbericht mit Angaben der Werk-Nr., Starts und Flugstunden an die Prüforganisation der Firma Alexander Schleicher GmbH & Co. zu senden!  
Alle Maßnahmen sind von einer sachkundigen Person durchzuführen, von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät zu prüfen und im Bordbuch, Flug- und Betriebshandbuch und in den Prüfunterlagen zu bescheinigen.

Poppenhausen, den 04.12.95

ALEXANDER SCHLEICHER GmbH & Co.

i.A. 

(Lutz-W. Juntow)

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

