

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
8. <u>Lagerung, Transport, Montage</u>	
8.1 Lagern, Abstellen, Abschleppen	25
8.2 Aufrüsten	26 - 28
8.3 Abrüsten	28
9. <u>Instandhaltung</u>	
9.1 Vorgeschriebene Wartungen	29
9.2 Regelmäßige Wartungen	30 - 32
9.3 Spiel in der Steuerung	33
9.4 Spiel im Flügelanschluß	33
9.5 Beschädigung	33
9.6 Austausch der Gelenklager des Flügelanschlusses	34
9.7 Aus- und Einbau der Schleppkupplung	35
9.8 Rudermomente und Gewichte	36 - 37
9.9 Pflege der Oberfläche	38
10. Ermittlung der Schwerpunktlage	39 - 40
Steuerungsübersichten (zu 9.2)	41 - 43
Erhöhung der Betriebszeit	44 - 45
<u>Anhang</u>	
Polare	
Reparatur-Anweisung für GFK-Segelflugzeuge	
Betriebs- und Wartungsanweisungen für Bremschirme	

8. Lagerung, Transport, Montage

8.1 Lagern, Abstellen, Abschleppen

Das Flugzeug soll nur in gut belüfteten Räumen gelagert oder abgestellt werden. Geschlossene, wetterfeste Transportwagen müssen mit ausreichend großen Ventilationsöffnungen versehen sein. Immer mit vollständig entleerten Wassertanks abstellen. Darauf achten, daß das Flugzeug unbedingt spannungsfrei gelagert wird. Dies gilt vor allem bei höheren Lagertemperaturen.

Auf Grund ihrer schlanken Form ist besonders bei den Tragflügeln auf richtige Lagerung zu achten. Die Flügel sind mit der Nase nach unten mittig auf die Holmstummel und etwa 3.4 m von der Flügelspitze entfernt in profiltreuen Flügelscheren aufzulegen. Der Rumpf wird sinnvoll in einer breiten Rumpfmulde vor der Schwerpunktkuhlung und auf dem Sporn gelagert.

Das Höhenleitwerk stellt man mit der Nase nach unten in zwei profiltreue Scheren, welche einen Abstand von etwa 1.5 bis 2 m haben sollen. Im Transportwagen ist das Leitwerk auf keinen Fall an den Aufhängebeschlägen zu befestigen.

Flugzeuge, die ganzjährig aufgebaut bleiben, müssen so gepflegt werden, daß Verbindungselemente am Rumpf, Flügel und Höhenleitwerk keinen Rost ansetzen. Staubezüge sollten bei Hochleistungssegelflugzeugen obligatorisch sein.

Beim Ziehen des Flugzeuges hinter dem Ausleger sollte immer ein Spornkuller verwendet werden, damit die Höhenleitwerksbefestigung nicht unnötig durch Schwingungen des Leitwerks beansprucht wird. Wenn das Flugzeug von Hand geschoben wird, sollte es nicht an den Flügelspitzen, sondern möglichst in Rumpfnähe geschoben werden.

8.2 Aufrüsten

Das Aufrüsten des JANUS kann von drei Personen durchgeführt werden, wenn zur Unterstützung eines Flügels eine entsprechende Vorrichtung vorhanden ist (Bock, Stütze). In der Regel wird man das Flugzeug jedoch zu viert aufrüsten.

Tragflächen

Anschlußbolzen der Tragflächen und entsprechende Lager des Rumpfes säubern und einfetten. Hauptbolzen im Cockpit bereit legen.

Zwischenstangen im Rumpf für Bremsklappen, Wölbklappen und Querruder geraderichten. Bremsklappengriff im Rumpf an vorderen Anschließen schieben.

Linken Flügel (Gabelholm) in den Rumpfschnitt einführen bis die Flügelanschlußbolzen ganz in den entsprechenden Lagern am Rumpf sitzen. Hauptbolzen 3 bis 4 cm einschieben. Montagebolzen 8 mm Ø in die Aufnahme an der rechten Bordwand und in die Buchse an der Holmgabelspitze schieben.

Der Flügel kann jetzt abgelegt werden. Der Rumpf braucht nicht mehr gehalten werden.

Rechten Flügel (Zungenholm) in den Rumpf einführen. Anschlußbolzen des Flügels zunächst leicht in die entsprechenden Lager am Rumpf einschieben. Gabelholmbolzen greifen noch nicht in Lager ein.

Rechten Flügel soweit anheben bis die Gabelholmbolzen vor den entsprechenden Lagern in der Wurzelrippe des Zungenflügels stehen.

Zungenflügel durch Schieben und leichtes Auf- und Abwärtswegen soweit einschieben, daß die Gabelholmbolzen in die entsprechenden Lager eingreifen. Jetzt Hauptbolzen herausnehmen und Montagegehäuse mit der flachen Seite im Hauptbolzenlager ansetzen und Flügel voll zusammenziehen.

- JANUS B -

Anschließend Hauptbolzen voll einschieben und mit Fokkernadel an der Rumpfwand sichern. Montagestift 3 mm \varnothing herausnehmen und in die Seitentasche legen.

Die Anschlüsse für Querruder, Wölbklappen und Bremsklappen liegen hinter dem Holm. Mit der Funktion der Schnellverschlüsse soll sich jeder schon vor der Montage vertraut machen. Das Anschließen erfordert etwas Fingerspitzengefühl und Routine.

Zuerst die Querruder, dann die Wölbklappen anschließen. Der Wölbklappengriff muß hierbei auf Stellung L stehen.

Jeder Schnellverschluß sollte nach dem Verriegeln kontrolliert werden. Am Schnellanschluß mit Handkraft (etwa 5 kp) quer dazu in Richtung Lösen ziehen. Zusätzliche Sichtkontroll

Höhenleitwerk

Ringschraube (Montagehilfe in der Cockpit-seitentasche) in den vorderen Anschlußbolzen an der Seitenflosse einschrauben.

Höhenleitwerk auf die beiden Antriebsbolzen aufstecken und vorderen Bolzen am Ring vorziehen. Bolzen in den Anschlußbeschlag des Höhenleitwerks einführen. Ringschraube entfernen.

Kontrollieren, ob die Höhenruder-Antriebsbolzen wirklich im Ruder sitzen (Ruder bewegen).

Nach der Montage

Kontrolle aller Ruder durchführen.
Flügel-Rumpfübergang mit Klebeband
abkleben.

Öffnung für den vorderen Höhenleitwerks-
anschlußbolzen sowie den Übergang von
Höhen- und Seitenflosse abkleben.

Das Abkleben ist für die Flugleistungen
von großer Wichtigkeit.

8.3 Abrüsten

Höhenleitwerk

Vorderen Anschlußbolzen mit Ringschraube
vorziehen, Höhenflosse vorn etwas anheben
und nach vorne abziehen.

Flügel

Ruderanschlüsse lösen, Hauptbolzen ent-
sichern und Montagestift 8 mm Ø in die
Aufnahme an der rechten Bordwand und in
die Buchse an der Holmgabelspitze schie-
ben.

Flügel besetzen, Hauptbolzen bis auf 3 mm
herausziehen und rechten Flügel durch
leichtes Vor- und Zurückbewegen heraus-
ziehen (der Flügel kann hinten an der
Wölbklappe getragen werden).

Dann Montagestift und Hauptbolzen heraus-
ziehen und linken Flügel abnehmen.

9. Instandhaltung
=====

9.1 Vorgeschriebene Wartungen

Seitensteuerseile

Nach jeweils 200 Betriebsstunden und t
jeder Jahresnachprüfung sind die Seite
steuerseile bei vorderer und hinterer
dalstellung im Bereich der S-förmigen
Führungen an den Pedalen zu kontrollie
Bei Beschädigung, Abnützung oder Korro
sind die Steuerseile auszuwechseln.
Verschleiß von einzelnen äußeren Dräht
bis zu 25 % ist unbedenklich.

Bei Einbau neuer Seile sind Steuerseil
3.2 mm LN 9374 aus verzinktem C-Stahl
zu verwenden. Seilverbindungen (Kausch
enden) sind mit Nicopress-Klemmen
Nr. 18-3-M oder Nr. 28-3-M herzustellen.
Hierbei ist das Werkzeug Nr. 51-M-850
benützen. Verarbeitung und Prüfung der
Seilverbindungen müssen nach den Anwe
gen des Herstellers erfolgen.

Schleppkupplung

Durchführung der Kontrollen in Überein
stimmung mit der Betriebs- und Wartungs
weisung für die Schleppkupplung Siche
heitskupplung "Europa G 72" und "Europ
G 73", Ausgabe Mai 1975, LBA-ankannt

Instrumente

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

Bezugsnachweis:

Schempp-Hirth GmbH & CoKG
Krebenstr. 25, 7312 Kirchheim-Teck
(Klemmen, Seile)

R.Lindemann, Osterrade 12, 2050 Hambu
(Nicopress-Klemmen, Werkzeuge)

TOST, Thalkirchnerstr. 62, 8 München
(Schleppkupplung)

9.2 Regelmäßige Wartungen

Im Rahmen der Jahresnachprüfung sind die nachstehend beschriebenen Wartungen durchzuführen. Die Steuerung (siehe Übersichtszeichnungen Seite 41 - 43) ist wie folgt zugänglich:

o Flügelsteuerung

Querruderantrieb innerhalb des Flügels durch Schauloch auf der Flügelunterseite und durch Antriebsöffnungen im hinteren Flügelsteg bei demontiertem Querruder.

Bremsklappenantrieb im Bremsklappenkasten
Wölbklappenantrieb durch Antriebsöffnungen im hinteren Flügelsteg bei demontierten Wölbklappen.

o Rumpfsteuerung

Antriebe im Rumpf nach Demontage der Sitzwannen und der hinteren Rückenlehne.

o Höhenruderantrieb nach Abnahme des Höhenleitwerkes.

o Seitenruderantrieb an Antriebsrippe.

Nach Reinigung des gesamten Flugzeuges wird wie folgt vorgegangen:

o Gesamte Oberfläche auf Beschädigungen wie Risse, Löcher, Kratzer, Beulen und abgelöstes Laminat untersuchen. Bei Beschädigung des Außengewebes einer Sandwichschale muß auch das Innengewebe kontrolliert werden. Es ist zu empfehlen, einen Sachverständigen heranzuziehen.

o Alle zugänglichen Metallteile auf Beschädigung überprüfen. Erfahrungsgemäß treten jedoch keine Beschädigungen auf, wenn der Flugzeug ordnungsgemäß betrieben wird.

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

- o 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 benötigt Spezialprimer und Nitrolack können von Fa. Schempp-Hirth bezogen werden.
- o Wenn Schwergängigkeit der Steuerung festgestellt wird, so sind die entsprechenden Lager oder Gelenke zu reinigen und zu schmieren.
- o Lager mit zu großem radialen Spiel müsse ersetzt werden.
Das Spiel in der Steuerung ist gemäß Absatz 9.3 zu überprüfen.
- o Alle Beschlagteile, die am GFK befestigt sind, auf festen Sitz überprüfen. Zustand des GFK an den Beschlägen überprüfen (auf Risse, weiße Stellen und Delaminierungen achten).
- o Fahrwerk: Wenn ein Abfall der Bremswirkung des Landerades festgestellt wird, Bremstrommel reinigen, Bremsbeläge überprüfen und gegebenenfalls erneuern, Kontrolle und evtl. Nachstellen des Bremsbowdenzuges bzw. des Bremshebels, Kontrolle des seitlichen Spiels der Radnabe. Im übrigen sind die Anweisungen der Fa. TOST zu beachten.
Kontrollieren, ob die Radachse nicht verbogen und die Aufhängebeschläge am Stahlrohrgerüst nicht beschädigt sind.
Luftdruck von Hauptrad prüfen (2.75 atü)

Bei der Demontage des Hauptrades zum Zwecke der Reinigung und Schmierung sind die Bowdenzüge vom Rad zu lösen. Splint und Kronenmutter auf einer Seite der Radachse entfernen und Achse herausziehen. Rad herausnehmen und zwar schräg nach hinten, damit der Arretierungsarm der Bremstrommel vom Zapfen am Rumpfgerüst abgleiten kann. Darauf achten, daß keine Scheiben und Büchsen verloren gehen. Alle Teile reinigen. Lager, Büchsen und Achse schmieren.

- o Bugrad: Auf Delaminierungen des Bugradkastens mit der Rumpfschale achten. Luftdruck prüfen (1.5 atü).
- o Statische- und Gesamtdruckentnahme einschließlich Leitungen und Schlauchkupplungen auf Durchgang und Dichtheit überprüfen.
Auf lose Instrumenten gläser achten.
- o Die Anschnallgurte sind laufend auf Beschädigungen und Stockflecken zu prüfen. Die Metallteile des Gurtzeuges sind öfter auf Rostansatz zu kontrollieren.
- o Am aufgebauten Flugzeug Überprüfung der Ruderausschläge und Funktionskontrolle der Steuerung und der Kupplung vornehmen. Zwischen Wölbklappen und Querruder muß ein Spalt von mindestens 2 mm vorhanden sein.
Flügel- und Ruderanschlüsse auf übermäßiges Spiel untersuchen.
(Siehe Absatz 9.3 und 9.4).

9.3 Spiel in der Steuerung

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

Querruder: ± 5 mm, gemessen 193 mm hinter Drehachse

Höhenruder: ± 3 mm, gemessen 182 mm hinter Drehachse

Wölbklappe: ± 5 mm, gemessen 201 mm hinter Drehachse

Bei größerem Spiel sind Maßnahmen zur Behebung beim Hersteller zu erfragen.

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

9.4 Spiel im Flügelanschluß

Tangentiales Spiel (Bewegung vor und zurück) kann durch Abnutzung der auf die Flügelbolzen gepressten Scheiben auftreten. Bei Bewegungsmöglichkeiten am Flügelende von über 50 mm sind die Scheiben (17.95 mm Innendurchmesser) durch Aufschleifen von 0.3 bis 0.5 mm starken neuen Scheiben aufzudicken, bis sich der Flügel gerade noch montieren läßt.

Beschädigung

Vor jedem Start, besonders nach längerem Abstellen, sollte man eine Bodenkontrolle durchführen (siehe Flughandbuch Seite 22 und 23). Auf kleine Veränderungen achten, wie Lackrisse, Löcher, weißgewordene Stellen im GFK etc. Bei Unklarheit über die Wichtigkeit des Schadens sollte immer ein GFK-Fachmann hinzugezogen werden. Kleinere Schäden, welche die Lufttuchtigkeit nicht beeinflussen, können selbst repariert werden. Eine Reparaturanweisung ist im Anhang beigefügt.

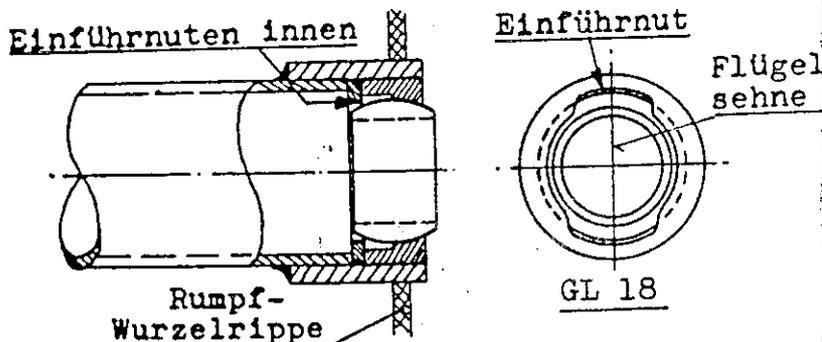
9.6 Austausch der Gelenklager des Flügelanschlusses

Am rumpfseitigen Flügelanschluß sind vier Gelenklager eingebaut, die nach harten Landungen auf Anrisse zu prüfen sind.

Ist ein Austausch notwendig, so wird folgendermaßen vorgegangen:

Innenkugel um 90° querdrehen und von der Gegenseite mit einem Rundmaterial von etwa 15 bis 18 mm Durchmesser Gelenklager heraus schlagen. Neues Gelenklager (GL 18) einsetzen und darauf achten, daß die Einführnuten für die Innenkugel nach innen zeigen und in Flügelsehnenrichtung liegen.

Lager dreimal am Außenrand verstemmen oder verkörnen.



Flügel montieren und Flügelspiel kontrollieren.

Bei zu großem Flügelspiel (über 50 mm Bewegungsmöglichkeit am Flügelende) nach den Anweisungen auf Seite 33 verfahren.

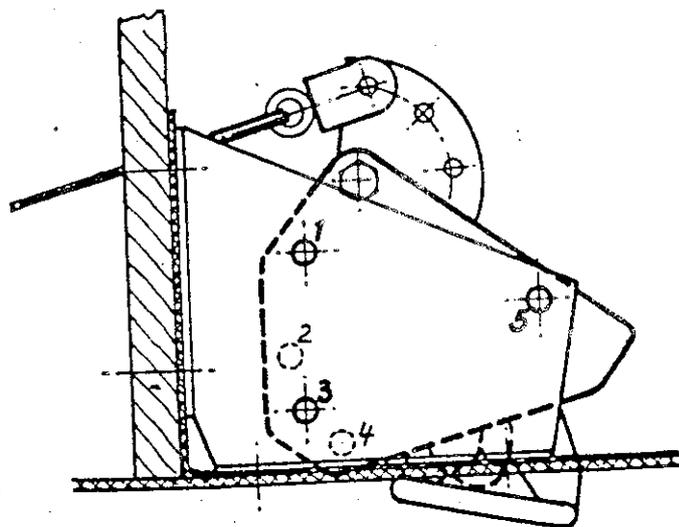
9.7 Aus- und Einbau der Schleppkupplung

Die Schleppkupplung ist aus Grund ihres Einbaues im Rumpfboden starker Verschleißung ausgesetzt.

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

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

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



9.8 Rudermomente und Gewichte

Nach einer Reparatur oder Neulackierung dürfen die Rudermomente und Gewichte die folgenden Werte nicht überschreiten:

Bauteil	max. Gewicht kg	max. Restmoment m kg
Seitenruder	6.4	0.080 ohne BS + H 0.215 mit BS + H
Höhenruder (1 Ruder)	1.1	0.060
Querruder	5.8	0.180

(BS + H = Bremsschirm und Hutze)

Werden diese Werte überschritten, so ist ein Massenausgleich vor der Drehachse anzubringen.

Beim Seitenruder sind Bleistreifen neben dem oberen Massenausgleich anzubringen.

Beim Höhenruder ist der Massenausgleich möglichst über die ganze Länge der Ruderfahne zu verteilen.

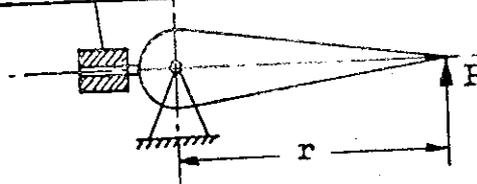
JANUS E -

Bei einem notwendigen Einbau eines zusätzlichen Massenausgleichs in das Querruder ist ein verzinkter Flachstahl 10 x 30 mm links oder rechts von dem bereits eingebauten Massenausgleich aus dem gleichen Material anzubringen.

Die Rudermomente werden im ausgebauten Zustand der Ruder bestimmt.

$$M = P \cdot r$$

Massenausgleich



Ruder im Drehpunkt gelagert.

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

Nach Einbau von zusätzlichem Massenausgleich ist zu überprüfen, ob die Ruderausschläge nicht eingeschränkt werden.

9.9 Pflege der Oberfläche

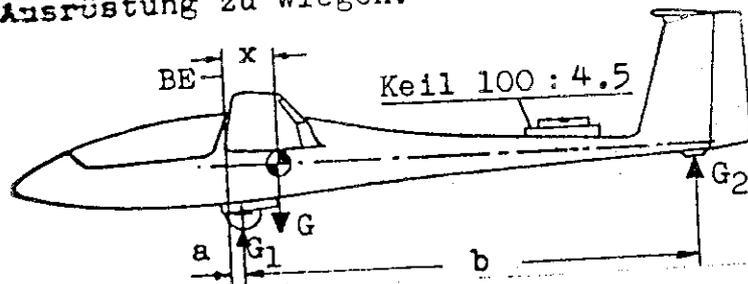
- o Oberfläche nur mit klarem Wasser mit Schwamm und Leder waschen.
- o Niemals Benzin, Alkohol oder Verdünnung zur Säuberung verwenden.
- o Nicht zu oft Waschmittelzusätze im Wasser benutzen (keine Zusätze, die Silikon enthalten).
- o Das Reinigen der Kabinenhaube geschieht zweckmäßigerweise mit Plexiklar oder einem ähnlichen Reinigungsmittel für Plexiglas, notfalls mit lauwarmem Wasser. Zum Nachwischen nur reines weiches Rehlleder oder Handschuhstoff verwenden. Niemals trocken auf Plexiglas reiben!
- o Vor Nässe sollte das Segelflugzeug wie jedes andere geschützt werden. Eingedrungenes Wasser durch trockenes Lagern und öfteres Wenden der abgerüsteten Bauteile entfernen.
- o Vor intensiver Sonnenbestrahlung (Hitze) und unnötiger dauernder Belastung ist das Segelflugzeug zu schützen.

Es ist zu beachten, dass die Oberfläche aller Bauteile, die der Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, weiß sein muß. Andere Farben als weiß können eine zu starke Aufheizung des GFK durch die Sonneneinstrahlung zur Folge haben, so dass nicht mehr ausreichende Festigkeit vorhanden ist.

10 ERMITTLUNG DER SCHWERPUNKTLAGE

Zur Ermittlung der Schwerpunktlage wird das Flugzeug mit geschlossener Haube aufgestellt. Der Sporn wird auf eine Waage gestellt und so unterbaut (etwa 42 cm vom Boden entfernt), dass der Keil 100:4.5 auf dem Rumpfrücken hinten waagrecht ist. Das Sporngewicht G_2 wird nun bei waagrecht gehaltenem Flügel ermittelt. Die Abstände a und b werden mit Hilfe eines Lots ermittelt oder dem letzten Prüfbericht entnommen. Das Leergewicht des Flugzeuges ist durch Wägung zu ermitteln.

Das Flugzeug ist unbesetzt, ohne Fallschirm, aber mit der gesamten festen Ausrüstung zu wiegen.



Bezugsebene (BE): Flügelvorderkante bei Wurzelrippe

Flugzeuglage: Keil 100:4.5 auf Rumpfrückenseite hinten, horizontal

Auflage Landerad: 164 mm = a

Auflage Sporn: 5290 mm = b

Leergewichtsschwerpunkt:

$$x = \frac{G_2 \cdot b}{G} + a$$

Die Ermittlung des Leergewichtschwerpunktes erfolgt stets ohne Wasserballast. Er muß innerhalb der auf Seite 18 des Flughandbuches angegebenen Bereiche liegen.

Eine Ermittlung des Schwerpunktes des leeren Flugzeuges ist erforderlich: Nach Einbau zusätzlicher Ausrüstung, neuer Lackierung, nach Reparaturen und sonstigen Änderungen, welche die Masse des Flugzeuges verändern können.

Massen und Schwerpunkt sind von einem anerkannten Prüfer auf Seite 19a des Flughandbuches unter Hinweis auf das Ausrüstungsverzeichnis zu bescheinigen.

Beim Einsatz für Leistungsflug wird eine Ermittlung der Flugschwerpunktlage für die einzelnen Piloten empfohlen, da die Leistung des Segelflugzeuges außerhalb des optimalen Schwerpunktbereiches etwas schlechter wird. Der optimale Schwerpunktbereich liegt zwischen 200 und 300 mm hinter der Bezugsebene.

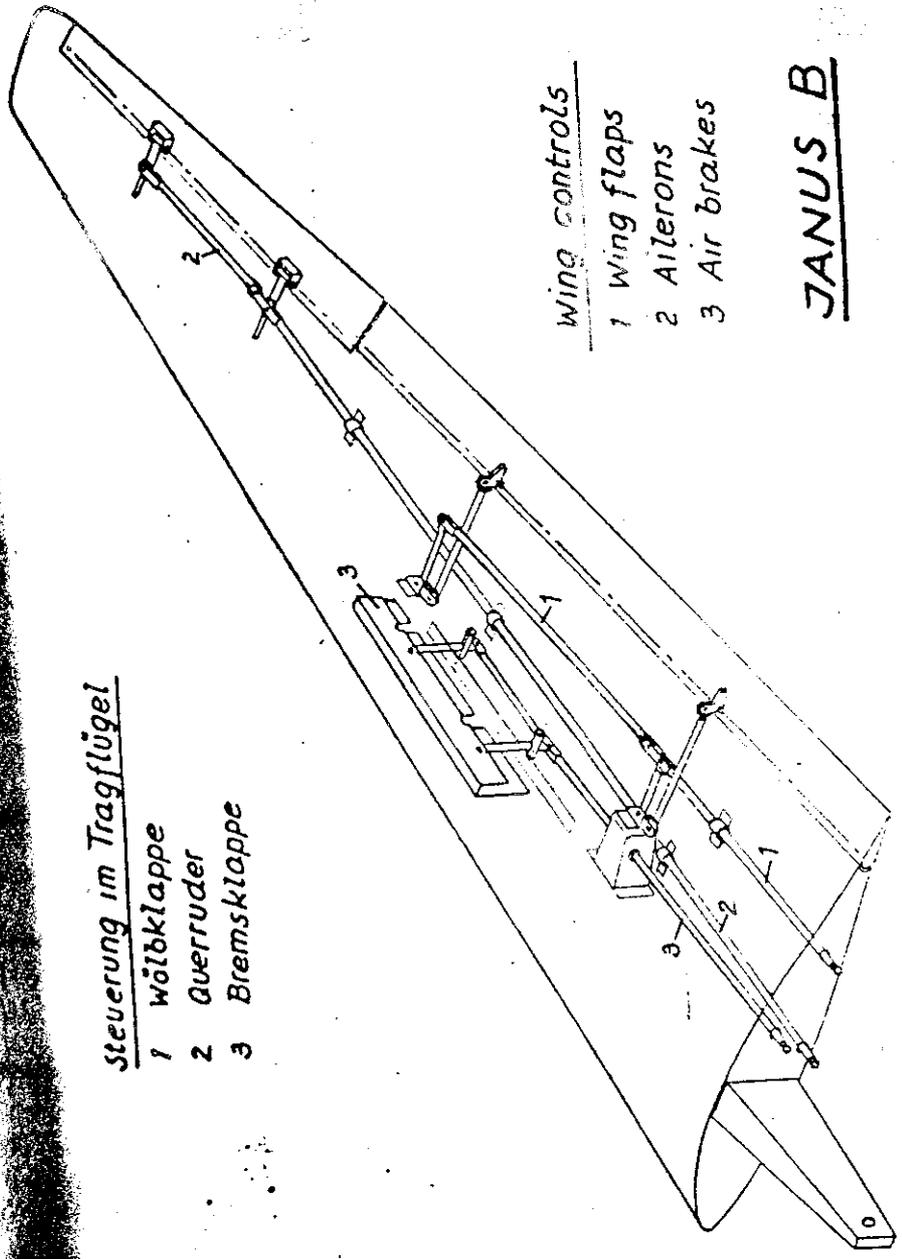
Der Flugschwerpunkt ist unter Zuladung (Pilot, Ausrüstung, gesamte Ausrüstung wie Barograph, Kissen, Fotoapparate etc.) zu wiegen. Es ist hierbei auf richtige Stellung der Pedale und der Rückenlehne zu achten.

Schwerpunkt im Fluge:

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

Steuerung im Tragflügel

- 1 Wölbklappe
- 2 Querruder
- 3 Bremsklappe



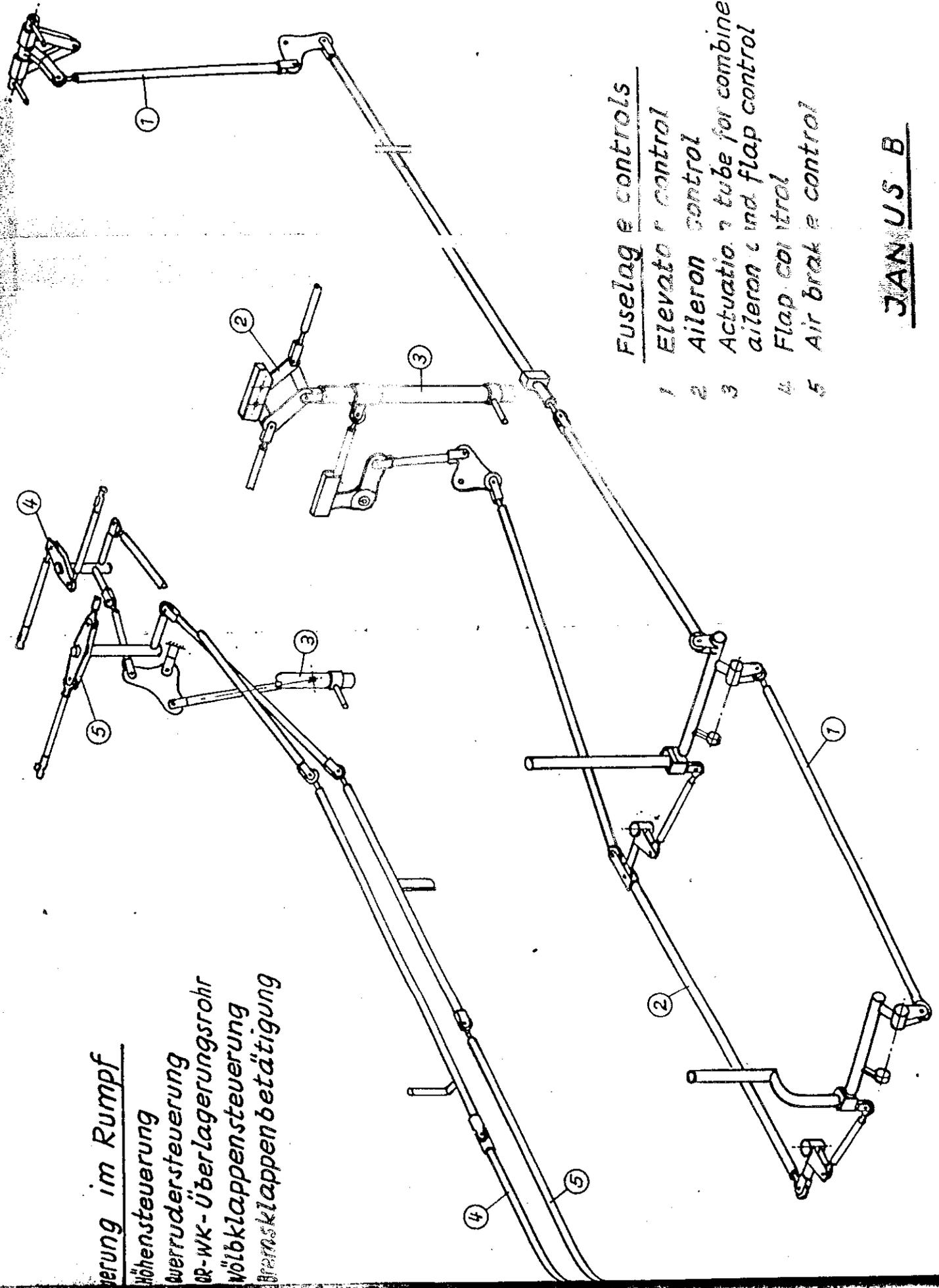
Wing controls

- 1 Wing flaps
- 2 Ailerons
- 3 Air brakes

JANUS B

Steuerung im Rumpf

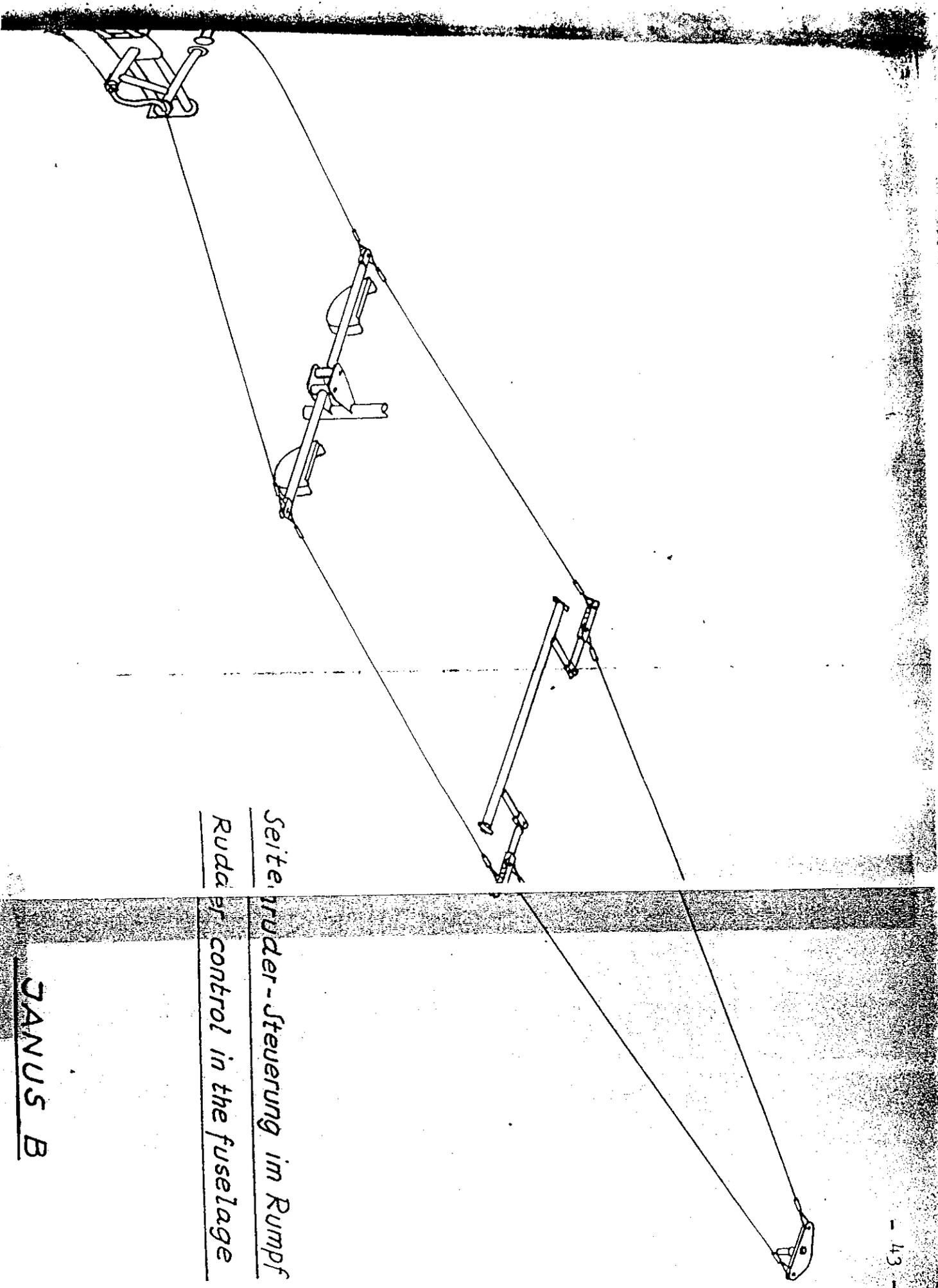
- Höhensteuerung
- Wenderrudersteuerung
- QR-WK-Überlagerungsrohr
- Wölbklappensteuerung
- Wenderruderklappenbetätigung



Fuselage controls

- 1 Elevator control
- 2 Aileron control
- 3 Actuation tube for combined aileron and flap control
- 4 Flap control
- 5 Air brake control

JAN U S B



Seite
Rudder-Steuerung im Rumpf
Rudder control in the fuselage

JANUS B

1. Allgemeines

Die Ergebnisse der an Tragflügelholmen nachträglich durchgeführten Betriebsfestigkeitsversuche haben den Nachweis erbracht, daß die Betriebszeit der GFK-Segelflugzeuge und -Motorsegler auf 6000 Flugstunden erhöht werden kann, wenn für jedes Stück - über die obligatorische Jahresnachprüfungen 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 3000 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 Motorsegler) um 1000 Stunden, also auf insgesamt 4000 Flugstunden erhöht (1. Stufe).

Das vorgenannte Prüfungsprogramm ist zu wiederholen, wenn 4000 Flugstunden erreicht sind. Sind die Nachprüfungen positiv bzw. die festgestellten Mängel ordnungsgemäß repariert, so kann die Betriebszeit auf 5000 Flugstunden erhöht werden (2. Stufe).

Hat das Segelflugzeug (oder der Motorsegler) eine Betriebszeit von 5000 Flugstunden erreicht, so ist wiederum die Überprüfung nach vorgeschriebenem Programm durchzuführen. Sind auch hier die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel ordnungsgemäß repariert, so kann die Betriebszeit auf 6000 Flugstunden erhöht werden (3. Stufe).

Für einen evtl. Betrieb über 6000 Flugstunden hinaus werden zu gegebener Zeit noch Einzelheiten festgelegt.

3. Das jeweilige Prüfprogramm ist beim Hersteller anzufordern.
4. Die Prüfungen dürfen nur beim Hersteller oder in einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entspr. 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 LTB vorgenommen, so ist dem Hersteller eine Kopie des Befundberichtes zur Auswertung zuzuleiten.
- Die nach § 27 (1) LuftGerPO durchzuführende Jahresnachprüfung bleibt durch diese Regelung unberührt.

- 1 -
R e p a r a t u r - A n w e i s u n g
für das GFK-Segelflugzeug
" J A N U S B "

Der Janus B hat nahezu die gleiche GFK-Bauweise wie der Cirrus, sodaß dieselben Massnahmen anzuwenden sind.

Beim Janus B unterscheiden wir folgende Bauweisen:

1. Flügel

GFK-Schaum-Sandwich mit
CONTICELL 60, 8 mm stark.

2. Wölbklappen und Querruder

GFK-Schaum-Sandwich mit
CONTICELL 60, 4 mm stark auf der Oberseite
STYROPOR, 2 mm stark auf der Unterseite

3. Seitenflosse

GFK-Schaum-Sandwich mit
CONTICELL 60, 6 mm stark vor Holm
CONTICELL 60, 4 mm stark hinter Holm

4. Höhenflosse

GFK-Schaum-Sandwich mit
CONTICELL 60, 6 mm stark

5. Seitenruder

GFK-Schaum-Sandwich mit
CONTICELL 60, 4 mm stark

6. Rumpf und Höhenruder

Reine GFK-Schale

Ist eine Beschädigung am Janus B eingetreten, so untersuchen Sie den Aufbau an der beschädigten Stelle und verfahren Sie bei der Reparatur nach der zutreffenden Anweisung.

JANUS B

Reparatur-Anweisung

Allgemeine Hinweise

Bei der Reparatur dieses Segelflugzeuges dürfen folgende Kunstharz-Systeme verwendet werden:

Für GFK - Bauteile

Harz	Härter	Mischungsverhältnis (Gewichtsteile)
XB 3052 A	XB 3052 B	100 : 38
L 160	162 B	100 : 27
Epikote 162 (GE 162)	Laromin C 260	100 : 38

Härtung: 15 Stunden bei 50°C