

Probleme mit der Fahrwerksverriegelung

Falls es bei den Flugzeugtypen DG-100, 200, 300, 400 mit gefedertem Fahrwerk zu Problemen kommt, sollte die Überprüfung gemäß Punkt A erfolgen.

A Überprüfung der Einstellung

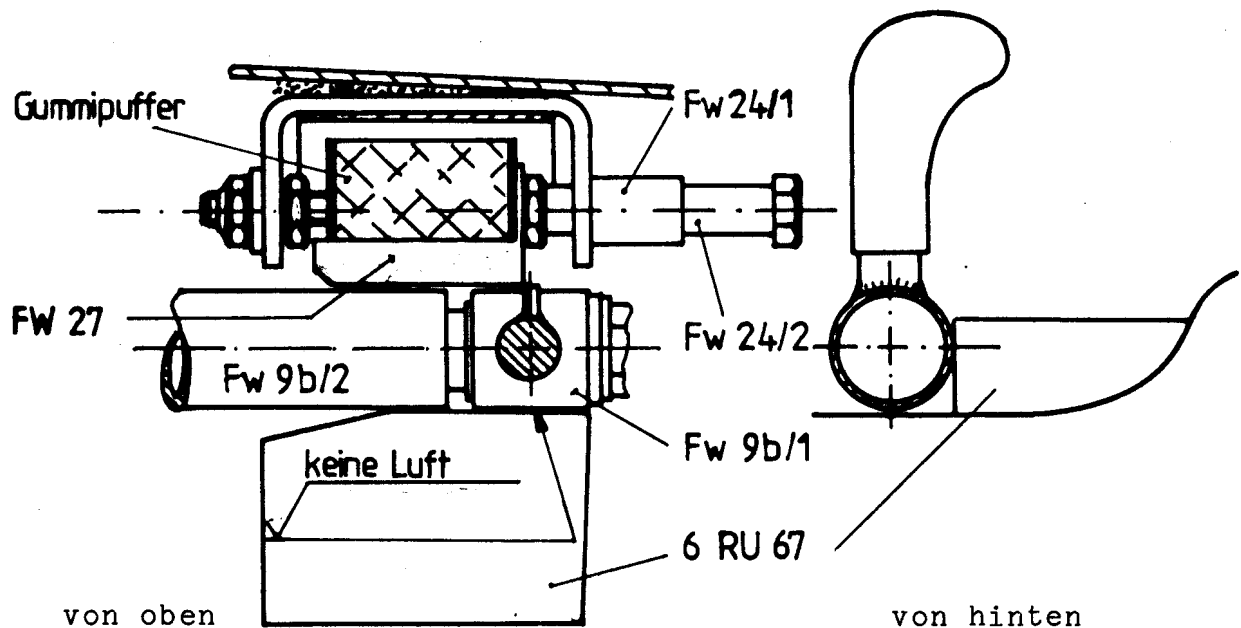
Die Reibung des Handhebels in Drehrichtung muß so eingestellt werden, daß sich der Handhebel gerade noch schwenken läßt. Der Abstand zwischen dem Verriegelungsnocken am Handhebel und der Vorderkante des Gummipuffers muß bei voll ausgefedertem Fahrwerk 0,5 bis max. 1 mm betragen. Einstellung an der Halterung des Gummipuffers.

B

Falls bei frühen Werknummern die zusätzliche Verriegelung FW 24 nicht eingebaut ist, so kann diese gemäß Zeichnung FW 25 nachgerüstet werden.

C

Der Einbau eines Führungsklotzes 6 RU 67 und der Sicherung FW 27 ist empfehlenswert um eine falsche Verriegelung leichter festzustellen bzw. zu verhindern.



1. Linke Cockpitseitenverkleidung abnehmen.
2. Sitzwanne im Bereich des Klotzes 6 RU 67 s. Skizze oben gründlich mit Sandpapier aufrauen.
3. Klebfläche des Klotzes 6 RU 67 aufrauen.
4. Klotz 6 RU 67 auf Sitzwanne verkleben
Fahrwerk dazu in ausgefahrener Stellung.
Den Klotz an die Sitzwanne und an die Stange FW 9b/2 anpressen und zum Aushärten mit Klebeband oder Gewichten fixieren.
Überschüssiges Klebgut abwischen.

Geeignete Kleber: Epoxidharz siehe Auswahl im Reparaturhandbuch oder Polyesterharz, beides eingedickt mit Baumwollflocken.

5. Nach dem Aushärten
Funktionskontrolle der Fahrwerksbetätigung.
6. Cockpitseitenverkleidung wieder installieren.

D

Überprüfen, ob die Aussparung für den Fahrwerkshandgriff in der Seitenverkleidung groß genug ist, um den Handgriff so weit zum Piloten hin schwenken zu können, daß der Verriegelungsnocken mit genügend Luft an dem Gummipuffer vorbei paßt.