Auf - u. Abrüsten: Zum Transport werden nur die Flügel abgenommen. Die Streben bleiben am Flügel und werden beigeklappt. Sicherung der Anschlußbolzen mittels Federhaken. Die Querruderanschlüsse werden durch Sicherungsnadel gesichert, wobei zu beachten ist, daß die Madel zum Schutz gegen Verdrehung durch den Drehschutzlappen zu führen ist. Der Störklappenhebel wird beim Ansetzen des zweiten Flügels mit eingesetzt. Bei jeder Montage die Bolzen und Anschlüsse vom Schmutz befreien und neu einfetten. ** Zum Schluß Steuerungskontrolle auf Richt tungssinn und Gängigkeit.

Vartung: Feuchtigkeit ist der größte Feind eines Holzflugzeuges. Immer dafür sorgen, daß kein Wasser in den Ecken stehen bleibt. Von Zeit zu Zeit die Steuerungslager mit Staufferfeit schmieren. Für die weniger zugänglichen und gegen Schmutz besoer geschützten Lager genügt es, wenn jedes Jahr anläßlich einer Generaldurchsicht die Lager auseinandergenommen werden und neu eingefettet werden. Zinwandfreie Funktion der Schleppkupplungen häufig prüfen, sauber alten. Die Splintsicherungen prüfen. Steuerseile immer genügend unter Spannung halten, Tockere Seile können Ruderflattern verursachen.

Gummiseilstart: Bei der Ka list der Haltestrick durch die Bohrung am Sporn zu stecken. Bei der Ka 3 kann direkt am Haltegriff festgehalten werden. Nicht mit doppeltem Seil starten.

Windenschlepp: Sollbruchstelle Nr I (Muß an der Schwerpunktkupplung deutlich sichtbar angeschrieben sein). Größte Schleppgeschwindigkeit ist 90 km/h. Diese Geschwindigkeit darf nicht überschritten warden. Beachte: Im Windenschlepp bedeutet ziehen gleich Fahrtzunahme. Die Tinde ist bei einem so kleinem Flugzeug immer der Stärkere. Auß genaues Einhalten der Geschwindigkeit ist besonders dann zu achten, wenn ausnahmsweise einmal ohne oder mit zu starker Sollbruchstelle geschleppt wird. 1)

Flugzeugschlepp: Größte Schleppgeschwindigkeit 100 km/h. Schleppen ist nur an der Bugkupplung gestattet.

Plug: Das Flugzeug ist im Longsamflug sehr gutmitig. Normale Fluggeschwindigkeit 60 - 70 km/h. Höchstgeschwindigkeit bei ruhigem
Wetter 160 km/h, bei böigem Tetter ist diese Geschwindigkeit auf
100, km/h beschränkt. Die Störklappen sind keine Sturzflugbremsen,
sondern dienen als Gleitwinkelsteuerung bei der Landung, Benutzung
nur bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h.

Kunstflug ist nicht zugelassen!
Sicheres Lastvielfaches ist bei einer Zuladung von 100 kg n = 4,
dies entspricht der Beanspruchungsgruppe 2. Beachte: Das Flugzeng ist
wendig, die Steuerdrücke sind gering, daher Gefahr der Überbeanspruchung gegeben.

Trimmung: Für normale Führergewichteist keine Trimmung erforderlich. Führer unter 60kg Gewicht müssen durch Miznahme von Ballast(Elei-kissen) für richtige Lastigkeit sorgen.

Einige Sinke: Schlitze, durch die Euftstrwömen kann, wirken sich auf di Leistung sehr schädlich aus. Wer noch etwas Leistung herausholen will, sorgt für Abdichten von Schlitzen jeglicher Art. Erfolgversprechend ist besonders die Abdichtung der Querruderschlitze mittels eines Etrei fens aus Stoff od. Kunstleder, den man locker zwischen Hilfsholm und Querrudernase klebt. Ahnlich kann auch der vordere Schlitz an dem Störklappen abgedichtet werden; darauf achten, daß bei geschlossener Klappe der Stoff glatt anliegt und die Klappe einwandfrei schließt.

1) Nach SBO nicht zulässig.

Flugbetriebsanweisung

für das Segelflugzeug Ka 1 / Ka 3

Blatt 2 (2)

Zu Einige Sinke: Im Langsamflug zeigen sich oft Schüttelerscheinungen am Leitwerk. Diese können weitgehend vermieden worden, wenn die Haubenschlitze am Flügel mit Elebeband abgedichtet werden. Es genügt auf der Oberseite und um die Nase etwa 5 cm herum zu kleben Für längere Flüge insbesondere wenn die zu erwartende Höhe größer ist lohnt es sich die gesamte Haubenumrandung zu verkleben. In der Höhe ist es kalt und der Zug unangenehm.

Bei der ka 1 Kufe und Sporn verkleiden.

Zusammenstellung der Baten.

Spannweite Länge			10,0	m		
Flügelstreckung Flügelfläche			10,1	d ur		
Flächenbelastung Leergewicht	max	90÷ 9	_ 1.9 ,ി‱ 5	g∕qm kg		
Zuladung	max	•	100	kg		
Fluggewicht	max		195	kg		
Leistungen:						
Gleitwinkel		1	: 18			
Sinkgeschwindigke	eit		0,95	m/s		
Zulässige Geschwindigkeiten:						
#indenschlepp			90 km	n/h		

#indenschlepp Flugzeugschlepp, Flug bei	90	km/h
böigem Wetter und Benutzung der Störklappen bis	100	km/h
Sturzflug bei ruhigem Wetter	160	km/h

Sicheres La	astvielfac	hes	n	=	4
Beanspruchi	ngsgruppe				2
Sollbruchs	telle				I

Baubeschreibung

für das Segelflugzeug Kal / Ka 3.

Diese Baubeschreibung soll kein Ersatz für eine eingehende Unterrichtung in allen vorkommenden Arbeiten im Segelflugzeugbau sein, sondern nur auf einige Besonderheiten hin weisen. Es wird empfohlen sich das Werk Jacobs: Werkstattpraxis für den Gleit- und Segelflugzeug bau, zu beschäffen. Hierin sind fast alle vorkommenden Arbeiten eingehend beschrieben.

Flügel: Holme dürfen nur im Industriebau hergestellt werden. Es ist dies eine Vorsichtmaßnahme, um Fehler bei diesem wichtigsten Bauteil zu vermeiden. Sondergenehmigungen können bei der Früfstelle beantragt werden. Für Reparatur: Schäftverhältnis bei TBu mindestens 1:30. Bei Ansetzen des Strebenanschlußbeschlages Gurte nicht anbohren. Der Rumpfanschlußbeschlag wird bei der Rohbaumontage angesetzt. Nasenrippenbau mit lamellierten Furnieren nach Jacobs S. 208./6.Auflages Flügelzusammenbau am besten senkrecht nach Abb. 3. 213. S. 235. Ähnlig werden alle Ruder gebaut.

Leitwerksflosse: Der Bau der Leitwerksflosse läßt sich sehr erleichter wenn während des Beplankens ein Stahlrohr von etwa 25 + 30 mm Ø durch die Rippen gesteckt wird. Zu diesem Zweck muß das vordere Erleichterun loch von 60 Ø auf den Ø des Stahlrohres verkleinert werden. Beachte: Das Stahlrohr muß auch wieder heraus, udie Löcher genau setzen.

Holzrumpf: Spantenbau: Die Gurte werden in Nagelschablonen gebaut. Die Gurtlamellen werden zwischen zwei Nagelreihen eingeklemmt. Abstand der Nägel 3 + 4 cm, auf Lucke gesetzt. Kräftige Nägel verwenden. Um die Pressung auch oben zu sichern, werden durch eine im Zick-Zack geführte Schnur die Nägel zusammengezogen.

Steuerwerk: Im Gruppenbau ist nur Spleißen zulässig. Auf Freigängigkeit der Seile und Spannschlösser achten. Beim Stahlrohrrumpf: An Stellen, an denen Seile schleifen können, Hartgewebeplättchen anbringen. Ausführung siehe Zeichnung. Steuerwelle: Leichtgängigkeit bei geringem Spiel ist wichtig.

Stahlrohrrumpf: Normalerweise nur Industriebau. Gruppenselbstbau nur bei Vorhandensein geprüfter Schweißer zulässig.

Bespannen des Stahlrohrrumpfes! Längsrohre und Rohre an denen der Stoff abschließt, werden mit Mickelband nach DINL 554 umwickelt. Überlappt Wickeln; Mit Klebelack ankleben. Damch 1 - 2x Spannlackieren und nach dem Trocknen reichlich Klebelack angeben. Bei den Formleisten Klebelack nicht über die Hanten streichen.
Bespannstoff für das Rumpfhinterteil DINL 21 A, für das Rumpfvorderteil

Bespannstoff für das Rumpfhinterteil DINL 21 A, für das Rumpfvordertei DINL 21 B.

Robbaumontage: Bei der Robbaumontage werden Flügel und leitwerk an der Rumpf angesetzt und die Steuerleitungen fertig gemacht und eingestellt Bei genügender Herstellungsgenauigkeit der Einzelteile müssen die Einstellungen stimmen, innerhalb der angegebenen Toleranzen. Eine Kozekturmöglichkeit besteht beim insetzen dies Flügelrumpfanschlußbeschlages am Flügel. Beachte, daß der Beschlag so angesetzt wird, daß die Querruderseile freigehen.

Beim Stahlrohrrumpf läßt sich an den vorderen Leitwerksanschlüssen noch etwas komigieren. Beim Holzrumpf kann man am hinteren Anschluß (Holm - Spant) etwas verschieben, jedoch nicht die Holmgurte beim

Flossenholm anbohren.

Fertigmontage:

- 1.) Leergewicht ermitteln.
- 2.) Lastigkeit bestimmen:

Es gibt 2 Böglichkeiten:

- a) Gewicht am Starthaken und Spoon bestimmen und daraus den Schwerpunkt berechnen. Rumpfbezugslinie horizontal!
- b) Flugzeug auf A Leiste setzen und solange verschieben bis Flugzeug mit horizontaler Rumpfbezugslinie in der "aage liegt. Eventuell muß an der Kufe ein kleiner Nagel eingeschlagen werden um Abrutschen zu verhindern.

Die Schwerpunktlage soll sein:

- a) Mit Führergewicht 60 kg max 360 mm hinter Flügelvorderkante.
- b) Mit Führergewicht 90 kg min 300 mm hinter Flügelvorderkente.

 Liegt der Schwerpunkt nicht innerhalb des angegebenen Bereiches,
 so ist durch Anbringen von Ballast vorne oder Binten die Schwerpunktlage zu korrigieren.

Anbringungsmöglichkeiten:

Beim Stahlrohrrumpf: Vorne am Bugblech oberhalb und unterhalb des Starthakens innen. Auf Freigängigkeit der Steuerungs- und Auslöseleitung ist zu achten. Ballast sorgfältig befestigen, mit Schrauben M 6 verschrauben.

Beim Holzrumpf: Zwischen Spant 2 u. 3 auf der Kielleiste. Hierfür ist von unten ein Füllklotz mitzig einzusetzen und mit 1,5 mm Sph. zu beplanken. Der Ballast wird innen eingesetzt und und mit M 6 verschraubt.

3.) Leergewichtsschwerpunkt bestimmen.
Wichtig in Verbindung mit dem Leergewicht bei späteren Nachprüfungen zur Kontrolle der Lastigkeit.

Sollausrüstung:

Anschnallgurte: 4-teilig. Bauchgurt mit Schrägschnitt. Einfache Zunge

Instrumente: 1 Fahrtmesser links, 1 Variometer Mitte, 1 Höhenmesser rechts.