

<u>Inhalt:</u>	auf Blatt
1.) Schmierung und Wartung	1
2.) Flugaanweisung	2 + 2a
3.) Montageanweisung	3
4.) Zulässige Geschwindigkeiten	4
5.) Mindestausrüstung	4
6.) Trimmplan	5
7.) Schwerpunktlagen	6
8.) Ruderausschläge	7

1.) Schmierung und Wartung

Es ist grundsätzlich Fettschmierung mit säurefreien und kältebeständigen Fetten anzuwenden.

- a) Alle Lager der Hand- und Fußsteuerung ausreichend mit Fett versehen.
- b) Die Seilrollen der Steuerleitungen sind mit Fett einzubauen, die Drahtseile an den Auflaufstellen mit Fett einreiben und die Anschlußbolzen gut gefettet einbringen.
- c) Sämtliche Ruder- und Hebellager sind beim Anschließen der Ruder ausreichend mit Fett zu versehen.
- d) Beim Aufrüsten des Flugzeuges sind sämtliche Anschlußbolzen mit Fett einzubringen.
- e) Steuerseile an den Umlenkrollen und Seilführungen ständig auf Anrisse prüfen.

Die ordnungsgemäße Wartung des Flugzeuges erfordert eine Überwachung der unter a) bis e) angegebenen Punkte. Bei Ruderlagern, Seilrollen und Hebellagern ist zur Schmierung der Lagerbolzen zu lösen und mit Fett wieder einzusetzen und zu sichern. Hart gewordenes altes Fett entfernen und durch neues ersetzen. Kugel- und Gelenklager auswaschen und voll frisches Fett drücken. Druckschmierköpfe mit Fettpresse füllen. Auf Leichtgängigkeit der Seitenwandkupplung achten. Kupplungsbolzen ständig gefettet halten.

31. Dez. 1979

12.3.56

Handwritten signature

Handwritten signature

2.) Fluganweisung

Vor jedem Flugbetrieb, Anschlußbolzen, Ruderanschlüsse und Sicherungen überprüfen.

Entsprechend Zuladung Maschine nach Trimmplan austrimmen. Entsprechende Anzahl Trimmgewichte in Beschlag am Spant 1 einlegen und sichern oder Ballast auf Sitz vorsehen. Fallschirm in Fallschirmwanne einlegen und Reißleine am entsprechenden Beschlag befestigen. Beim Flug ohne Fallschirm Fallschirmwanne durch Ersatzkissen ausfüllen. Funktion der Bremsklappen überprüfen und Hebel bis über Totpunkt einrasten.

Funktion der Schleppkupplung probieren, Probeauslösung vornehmen.

Haubensitz und Verschuß, klare Scheiben der Haube und Fenster prüfen, Gängigkeit der Luftklappe probieren. Ruderausschläge nach allen Richtungen vornehmen.

Beim Gummiseilstart wird das Flugzeug am Haken für Startfalle hinter dem Sporn gefesselt.

Der Start an der Winde mit Seitenwandkupplung erfolgt mit normal gehaltenem Höhenruder. Das Flugzeug hebt insich steigend ab und geht bei entlastendem Knüppel selbsttätig in die richtige Steigfluglage. Während des letzten Drittels des Schleppvorganges ist zur Erhaltung der Steigfluglage ein leichtes Ziehen erforderlich. Höchstzulässige Geschwindigkeiten nicht überschreiten.

Flugzeugschlepp-Start mit Bugfesselung entspricht dem Vorgang bei anderen Flugzeugmustern. Bei Schleppgeschwindigkeiten über 90 km/h ist es ratsam die Maschine durch den an der rechten Führerraumseite befindlichen Hebel leicht kopflastig zu trimmen.

Fahrwerksabwurf. Nach dem Abheben des Flugzeuges in etwa 2 m Höhe Abwurf des Fahrwerks durch mehrmalige Betätigung des Seilzuges am Knopf an der linken Seite der Sitzkante. Gleichzeitig leichtes Nachdrücken, damit das vom Boden abprallende Fahrwerk nicht das Leitwerk beschädigen kann. Dann Übergang in die Steigfluglage.

31. Dez. 1979

K. Müller

Die Normalfluggeschwindigkeit der "Weihe" beträgt etwa 55 - 60 km/h, wobei die geringste Sinkgeschwindigkeit erreicht werden dürfte. Das beste Gleitverhältnis liegt bei einer Geschwindigkeit von etwa 70 - 75 km/h.

Im Langsamflug etwa unter 40 km/h neigt sich die Maschine vorn über und holt selbsttätig Fahrt auf. Beim Langsamflug mit Schräglage oder im Kurvenflug ist ein Abschmieren in Richtung des hängenden Flügels durch Gegenhalten mit dem Seitenruder leicht aufzuhalten. Beabsichtigtes Trudeln und Beenden dieser Bewegung ist bis zu einem Führergewicht von 80 kg einwandfrei möglich.

Schnellflug. Bei böenfreiem Wetter ist die "Weihe" mit 200 km/h geflogen worden. Es ist dabei zu beachten, daß diese Geschwindigkeit bei verhältnismäßig geringem Neigungswinkel des Flugzeuges sehr schnell erreicht werden kann.

Flug mit ausgefahrenen Bremsklappen

Die Betätigung der Bremsklappen (Schempp - Hirth) hat möglichst nicht über 100 km/h zu erfolgen. Die Wirkung der Bremsklappen als Landehilfe ist nicht so groß, wie man es von anderen Segelflugzeugmustern gewöhnt ist. Eine Lastigkeitsänderung durch Betätigung der Bremsklappen erfolgt nicht.

Es ist darauf zu achten, daß der Betätigungshebel für die Bremsklappen während des Normal- und Schleppfluges richtig eingerastet ist, da akustisch und gefühlsmäßig kaum eine Wahrnehmung der ausgefahrenen Bremsklappen möglich ist.

Slip. Im Slip läßt sich die Maschine mit dem Seitenruder gut auf Kurs halten.

31. Dez. 1979

14.6.56

Zuffler

[Handwritten signature]

3.) Montageanweisung

Bolzen und Anschlußbeschläge reinigen und fetten. Haube abnehmen und Rumpf gerade stellen. Linke Fläche ansetzen und Hebel zum Einführen der beiden Rumpfanschlussbolzen umlegen.

Rechte Fläche ansetzen und Hebel zum Einführen der beiden Rumpfanschlussbolzen umlegen. Beide Flächenenden gleichzeitig anheben und mittleren Hauptholmanschlussbolzen einführen, bis Hebel in Sicherung eingerastet ist.

Handlochdeckel an Flächenoberseite öffnen und federgesicherte Schnellverschlüsse für Querruder und Bremsklappen anschliessen.

Fremdkörperkontrolle durchführen und Handlochdeckel abschliessen.

Flügelverkleidung so aufsetzen, dass Hebel für Rumpfanschlussbolzen gesichert sind und die Hebelrasten links und rechts einschnappen.

Haube ansetzen und Seilstütze einhängen.

Höhenleitwerk aufsetzen, Griffmutter bei zurückgezogener Sicherung fest anziehen und Sicherungsstift einrasten.

Gabelstück für Trimmruder auf Stift in eingespleißter Lasche einführen.

Stoßstange mit Höhenrudersegmenthebel verbinden und sichern.

Nach Fremdkörperkontrolle Handlochdeckel schliessen und Verkleidung aufsetzen.

Richtungssinn und Freigängigkeit der Ruder überprüfen.

31. Dez. 1979

4.) Zulässige Geschwindigkeiten

Handstart	ja
Kraftwagen- und Windenstart	bis: 90 km/h
Flugzeugschlepp	bis: 110 km/h
Gleitflug bei böigem Wetter	bis: 110 km/h
Gleitflug bei ruhigem Wetter	bis: 170 km/h
Kunstflug	nein
Blind- und Wolkenflug	bei ausreichender Ausrüstung zulässig

5.) Mindestausrüstung

- 4-teiliger Anschnallgurt, Bauchgurt mit Schrägschnitt
- 1 Geschwindigkeitsmesser
- 1 Höhenmesser
- 1 Trimmplan
- 1 Datenschild

31. Dez. 1979

12.3.56

Handwritten signature
Handwritten signature
Handwritten signature

6. Trimmpfan für "WEIHE 50"

Bei Führergewicht von 70 kg und mehr, kein Trimmgewicht.
Bei Führergewicht von 62 kg bis 70 kg = 1 Trimmgewicht.
Bei Führergewicht von 56 kg bis 62 kg = 2 Trimmgewichte.
Bei Führergewicht von 50 kg bis 56 kg = 3 Trimmgewichte.

Führer leichter als 50 kg ergänzen ihr Gewicht durch
Ballast auf dem Sitz auf mindestens 50 kg.

31. Dez. 1979

22.3.56

Handwritten signature

FOCKE - WULF
G.m.b.H.
BREMEN

BETRIEBSANWEISUNG für das Bl. 5α
SEGELFLUGZEUG "WEIHE 50"
Werk-Nr. 7, - Baumuster 68 -

6.) Trimmplan

	Anzahl der mitgeführten Sauerstoff-Flaschen		
	2	1	keine
Höchstzulässige Zuladung	78,2 kg	84 kg	89.8 kg

Zuladung	Anzahl der Trimmgewichte		
	0	1	2
70 kg u. mehr	0	1	2
62 bis 70 kg	1	2	3
56 bis 62 kg	2	3	unter 62 kg durch Ballast auf Sitz auf 62 kg ergänzen
50 bis 56 kg	3	unter 56 kg durch Ballast auf Sitz auf 56 kg ergänzen	
unter 50 kg durch Ballast auf Sitz auf 50 kg ergänzen			

31. Dez. 1979

12.3.56

[Handwritten signature]
Zoffler

Handwritten signature

Platz für 3 Trimmgewichte
je 2,5 kg

S_z = Schwerpt. d. Zulad.

540

M.H. H. Holm $\sim 34\frac{1}{2}$ %

Flugtiefe $t \sim 1550$ mm

SR

Schwerpt. u. Rüstgew.
(durch Wiegen ermittelt)

Maxim. zulässiger Flugschwerpunkt

475

468

600

Fluggewicht $G_F = 335$ kg

Zuladung $G_Z = \dots$ kg

Rüstgewicht $G_R = \dots$ kg

ohne 3 Trimmgewichte
mit 45 kg vorr. Geräte
mit \dots kg vorr. Trimmballast

31. Dez. 1979

Betriebsanweisung

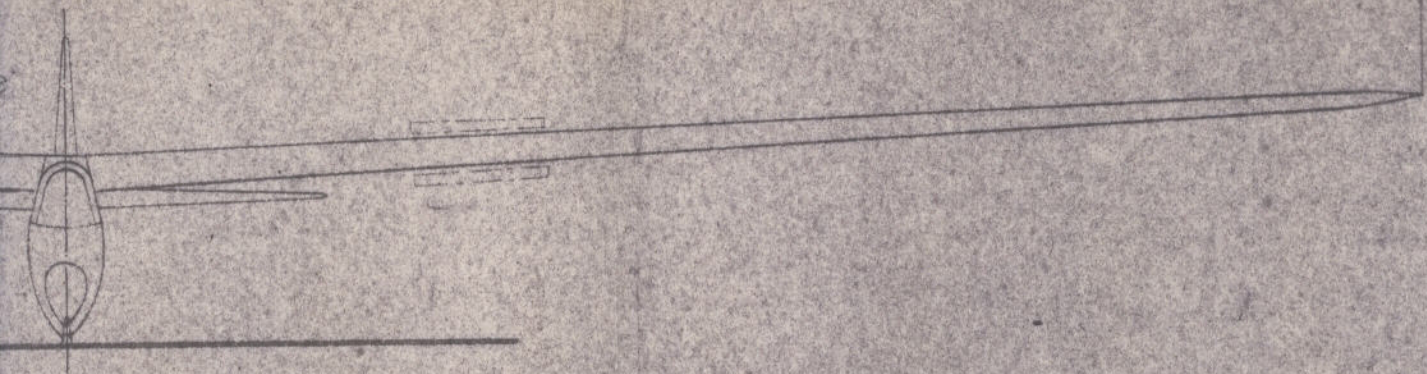
Blatt 6

FOLIE WOLF	
F. B. M. S. N.	
Das endgültige Kennzeichen ist die Zerlegung und die Einzelteile Eigentümer der Folie sind für die Folie verantwortlich.	
Messmaß	1:25
Kennzeichnung	%

Hersteller	Wolf
Werk Nr.	
Typ	Weihe 50 Type 68
Wendung	Schwerpunktlagen

B. 6

18 000



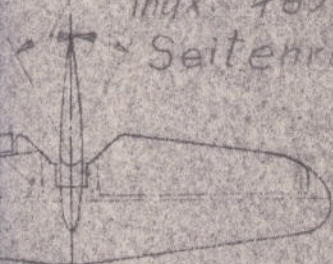
Seitenruder - Ausschläge

$R = 860 \text{ mm}$

min: 400 mm

max: 480 mm

Seitenruderanschlag am Segmenthebel



Querruder - Ausschläge

$R = 315 \text{ mm}$

nach oben: $170 \pm 10 \text{ mm}$

nach unten: $65 \pm 5 \text{ mm}$

Querruderanschlag am Handsteuer-
torsionsrohr



31. Dez. 1979

"Weihe" M. 1:50

Hochleistungs - Segelflugzeug

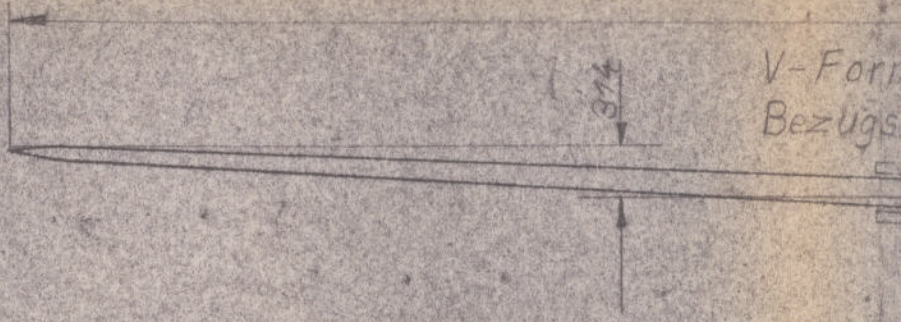
Ruderausschläge u. Lage der Seitenwandkupplung

Focke - Wulf G.m.b.H.

BREMEN - Flughafen

Betriebsanweisung

Blatt 7

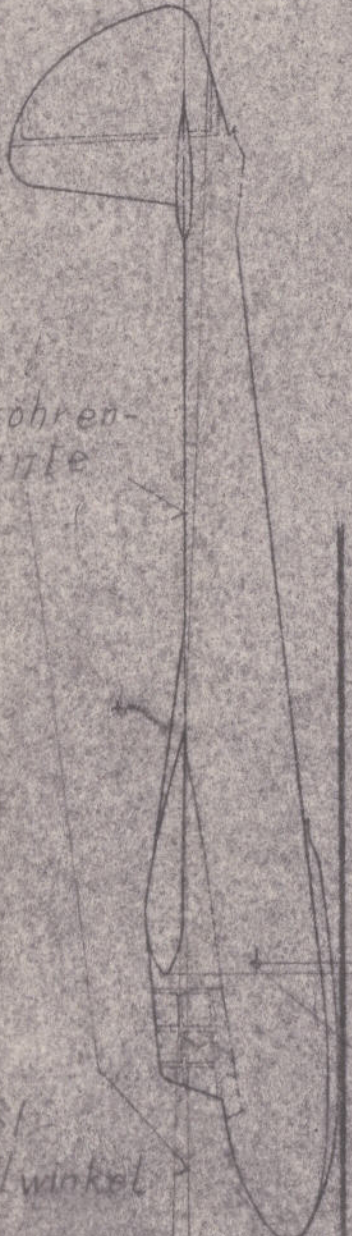


Höhenleitwerks - Einstellwinkel

-2° gegen Flügelsehne
bei Rippe 2a

Höhenruder - Ausschlag
 $R = 405 \text{ mm}$
 nach oben: 180 ± 20
 nach unten: 180 ± 20
 Höhenruderanschlag an
 Steuerknüppel

Rumpfrohren-
oberkante



20

Seitenwandkupplung

Flügel-
Einstellwinkel

-2° gegen Rumpfrohrenoberkante

Handwritten signature



Bl...
 (Technical drawing stamp)