

---

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

---

### 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 einzureiben 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.

## 2. Montageanweisung

Alle Bolzen und Anschlussbeschläge reinigen und fetten. Flügel links auf gerade stehenden Rumpf aufsetzen, Rumpfanschlussbolzen einführen und sichern. Flügelspitze in Bodennähe bringen. Dann rechten Flügel aufsetzen, Rumpfanschlussbolzen einführen und sichern. Beide Flügelspitzen gleichzeitig anheben, das Bohrungen der Hauptbeschläge fluchten. Konische Bolzen eindrücken und deren Muttern bei gleichzeitigem Anwippen der Flügel anziehen und sichern. Querruder- und Bremsklappen-Stoßtangens anschliessen und sichern.

Höhenleitwerk aufsetzen, Anschlussmutter anziehen und sichern, Höhenruder-Segmenthebel und Trimmruder-Anschluss anschliessen und sichern.

Alle Anschlüsse und Sicherungen prüfen, Fremdkörperkontrollle durchführen, Schlitzverkleidungen anbringen.

Richtungssinn und Freigängigkeit der Räder überprüfen. Funktion der Bremsklappen und Kupplungen sowie der Lüftung probieren, Haubensitz und Verschluss, klare Scheiben der Haube und Schiebefenster prüfen.

3. Zugelassene Geschwindigkeiten

Handstart	ja
Kraftwagen- und Windenstart	bis 80 km/h
Flugzeugschlepp	bis 100 km/h
Gleitflug bei böigem Wetter	bis 100 km/h
Gleitflug bei ruhigem Wetter	bis 175 km/h
Blind- und Wolkenflug	nein
Kunstflug	nein
Üben von Gefahrenzuständen	ja

4. Mindestausrüstung

- 4-teiliger Anschallgurt, Bauchgurte m. Schrägschnitt
- 1 Geschwindigkeitsmesser
- 1 Höhenmesser
- 1 Trimmplan
- 1 Datenschild

5. Trimmplan

- Zuladung im Sitz 70 bis 100 kg
- Fehlendes Insassengewicht durch Ballast ersetzen.

## 6. Fluganweisung

Vor jedem Flugbetrieb, Anschlußbolzen, Ruderanschlüsse und Sicherungen überprüfen. Maschine lt. Trimmplan austrimmen. Fallschirm in der Fallschirmwanne unterbringen, und Reißleine am entsprechenden Beschlag befestigen.

Beim Flug ohne Fallschirm ist die Fallschirmwanne durch eine Rückenlehne oder durch ein Ersatzkissen auszufüllen. Funktion aller Ruder, Bremsklappen und Kupplungen überprüfen. Auf zugelassene Schlepparten und Geschwindigkeiten lt. Datenschild in der Maschine achten.

Beim Gummiseilstart ist das Flugzeug am Haken für Startfalle hinter dem Sporn zu fesseln.

Der Start an der Winde mit Bodenkupplung erfolgt mit normalgehaltenem Höhenruder. Um zu große Steigfluglage gleich nach dem Abheben zu vermeiden, muß nachgedrückt werden. Nach Erreichen der Sicherheitshöhe nimmt die Maschine bei entlastetem Steuerknüppel normale Steigfluglage ein. Um Überbeanspruchung während des Schleppvorganges zu vermeiden, ist vor Erreichung der zugelassenen Geschwindigkeitsgrenze nachzudrücken oder auszuklinken.

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.

Die Normalfluggeschwindigkeit der "Olympia-Meise 51" 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 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 ruhigem Wetter ist die "Olympia-Meise 51" bis zu 175 km/h Geschwindigkeit zugelassen. Hierbei treten größere Steuerdrücke auf. Die für diese Geschwindigkeit erforderliche Längsneigung ist gut wahrnehmbar.

Flug mit ausgefahrenen Bremsklappen: Die Bremsklappen sollen möglichst unter 100 km/h ausgefahren werden. Vor dem langsamen Ausfahren etwas nachdrücken. Die Sinkgeschwindigkeit nimmt merkbar zu.

Slip: Die Maschine ist im Slip mit dem Seitenruder gut auf Kurs zu halten.

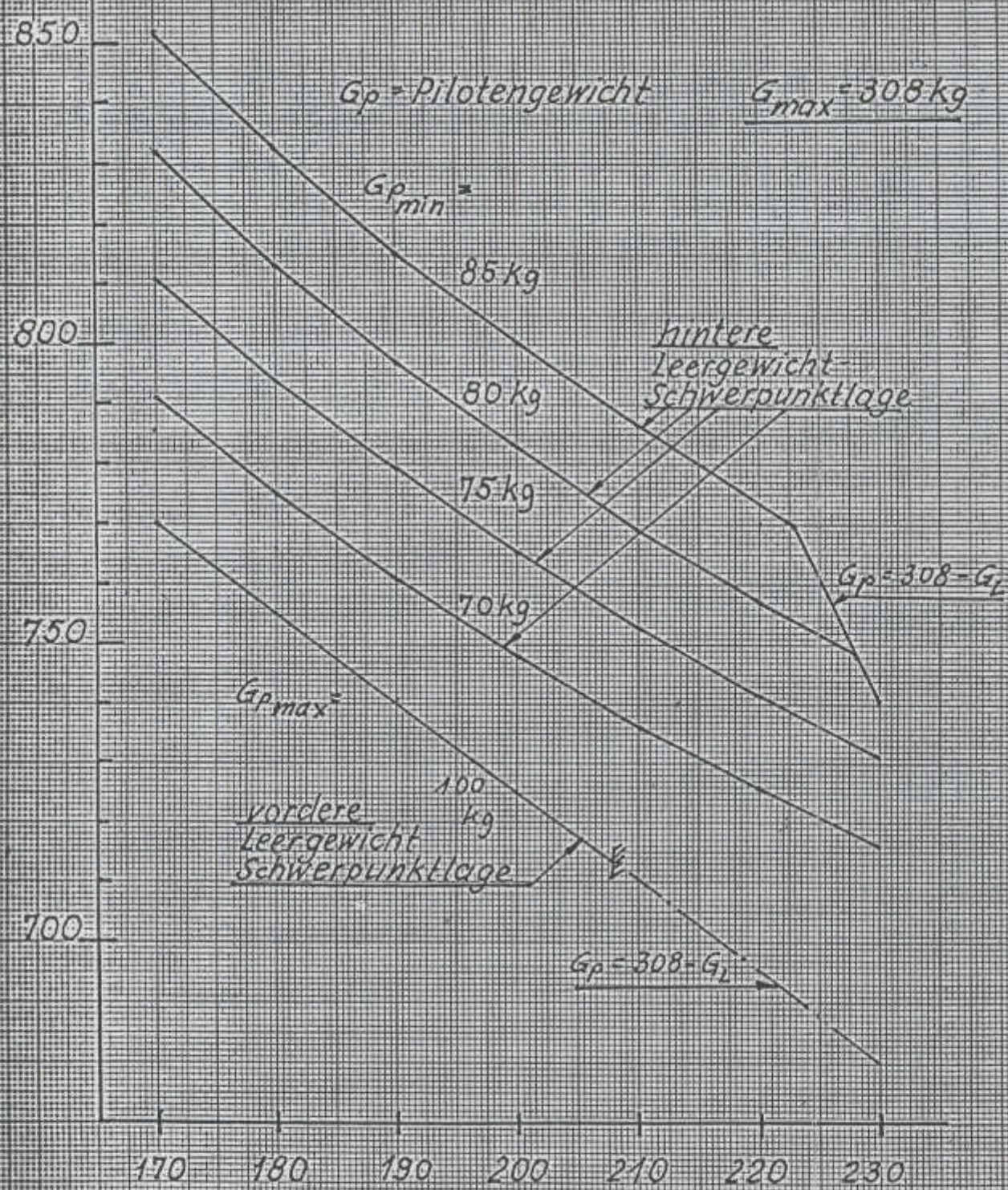
Leergewicht-Schwerpunkt-  
Diagramm

Olympia Meise (Ger. No. 70)

Werk-Nr. 09

Kennz.: D-1948

$x_L$  [mm] hinter BP



170 180 190 200 210 220 230

$G_L = \text{Leergewicht [kg]}$

Blatt 5a

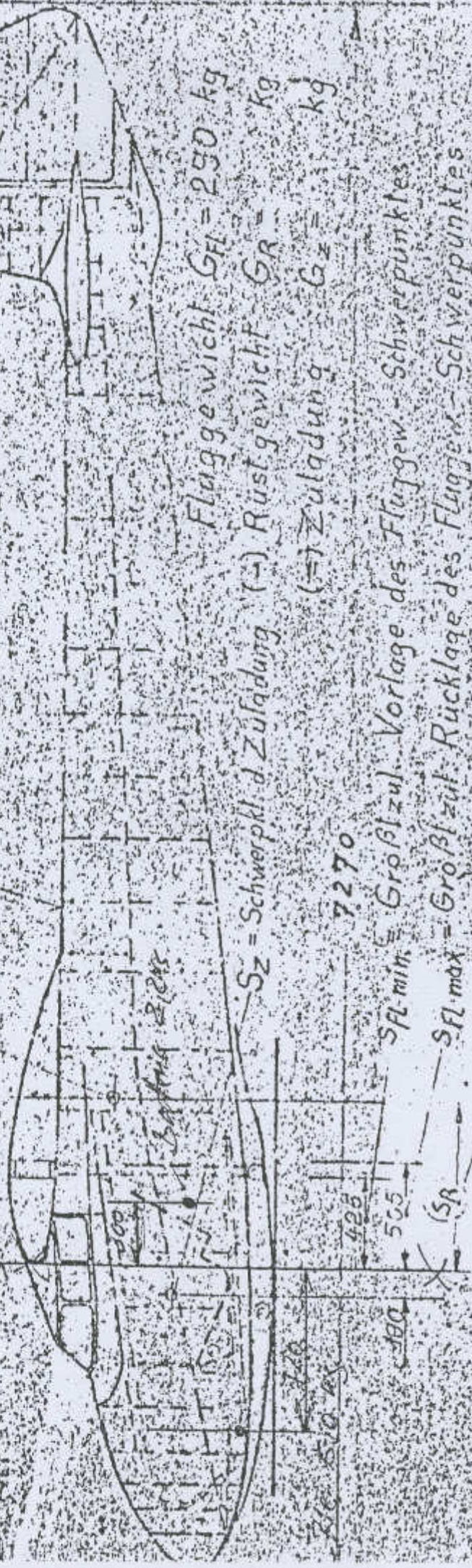
erstellt  
Skov/LBA  
23.2.1988

Bezugsptkt. Vorderkante der

Rippe die 390 mm von

Mitte Flugzeug entfernt

151



SR = Schwerptkt. v. Rüstgew

Bezugslinie: Oberkante Rumpfröhre horizontal

Fluggewicht  $G_{Fl} = 250 \text{ kg}$

$S_z$  = Schwerptkt. d. Zuladung (-) Rüstgewicht  $G_R = \text{kg}$

( $\rightarrow$ ) Zuladung  $G_z = \text{kg}$

7270

$S_{Fl \text{ min}}$  = Großzul. Vorlage des Fluggew - Schwerpunktes

$S_{Fl \text{ max}}$  = Großzul. Rücklage des Fluggew - Schwerpunktes

$S_R$  = Rüstgew. Schwerpunktlage (durch Wiegen ermittelt)

Rüstgewicht 170 180 190 200 kg

Schwerpunktlage 790 775 760 745 -20 mm

Schwerpunktlage

für

Segelflugzeug Olympia - Meise

Muster Nr. 70 Werk-Nr.

Maßstab 1:25 D-1380

Betriebsweisung Bl. 5

3



Technischer Gehaltsgewissheit  
 9800-Bezeichnung  
 1935

27.10.93 J. W. W. S. K.



**Focke-Wulf**  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung  
**B r e m e n**

Baumuster Nr. **70**

**Olympia Meise 51**

Aenderungs-  
anweisung Nr. **001**

Blattzahl: **1**

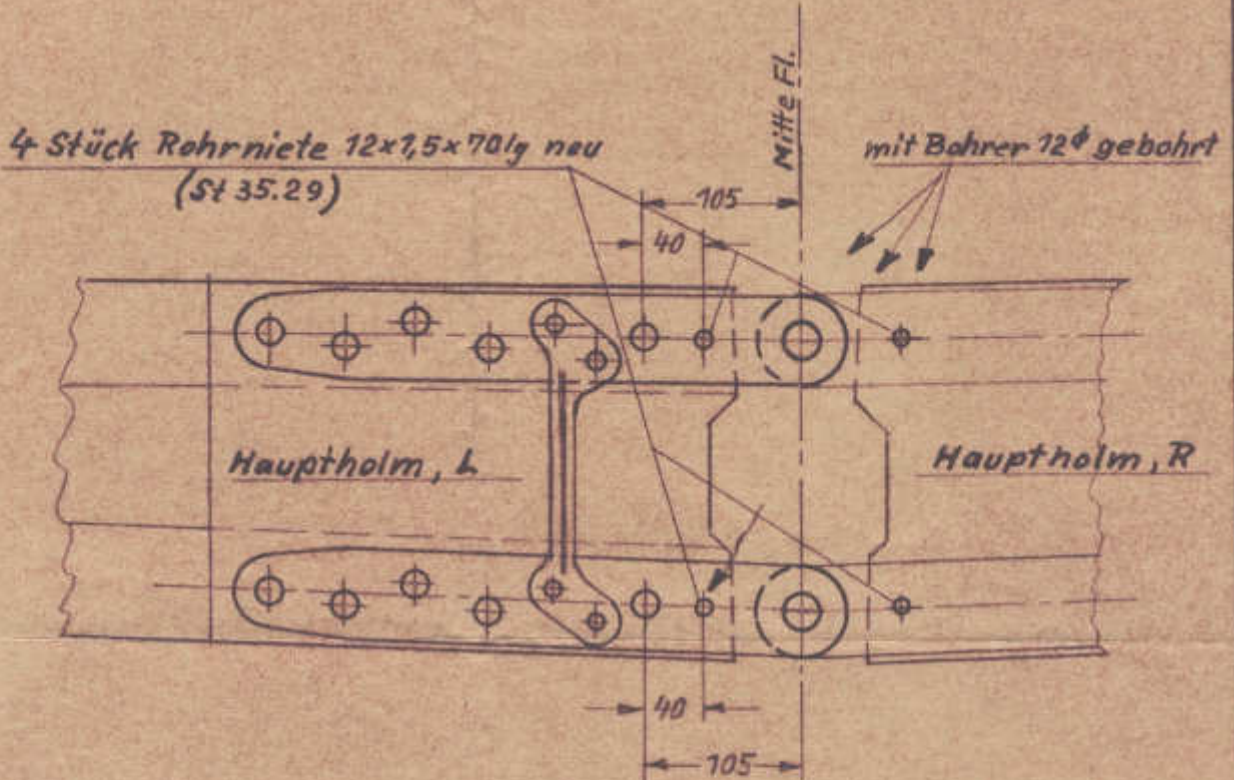
Blatt Nr. **1**

Urzustand: Wie gezeichnet, jedoch ohne  
4 Rohrniete 12x1,5 bei Gelegenheit ändern!  
(siehe Dringlichkeitsgrad!)

Dringlichkeitsgrad: **3**  
bei Neubau u. Reparat.

Ausführung: **ist z. Zt. nur im Gruppenbau**

Aenderungszustand: **4 Rohrniete zusätzlich**




Hauptholm-Beschlag

M 1:5

zu Zeichnung 51-50-S.14 und S.15

Prüfstelle für Luftfahrzeuge  
Geprüft: für den Neubau zugelassen  
16. Jan. 1953  
Schmuck



Ausgegeben: **8.12.52**

*Koelhoff*

Diese Aenderungsanweisung kann vom  
Lizenzgeber bezogen werden

Geprüft: \_\_\_\_\_