

FFT Gesellschaft für Flugzeug- und Faserverbund-Technologien mbH

r'2 9.

TECHNISCHE MITTEILUNG

NR. 1 - 850

Gegenstand: Neuausgabe des Flug- und Wartungshandbuches Motorsegler KIWI

Betroffen: Muster KIWI
 Werknummern: 3001, 3002, 3004 - 3009,
 K 3011 - K 3013

Dringlichkeit: Anlässlich der nächsten Nachprüfung, spätestens jedoch bis 1. August 1992

Vorgang: Aufgrund der TM 5004/1 (Fa. Fischer & Entwicklung) sowie der Abänderung des Musters beim optionalen Einbau von Einziehfahrwerk sowie Zusatztanks in den Tragflächen sind Änderungen im Flug- und Wartungshandbuch Ausgaben Februar 1989 vorgenommen worden.

Maßnahmen: Flug- und Wartungshandbuch KIWI Ausgabe Februar 1989 werden komplett ausgetauscht durch die Ausgaben November 1991. Austausch von geänderten Seiten im Betriebs- und Wartungshandbuch KIWI TOP.

Material: Keine Angaben

Unterlagen: Flug- und Wartungshandbuch Motorsegler KIWI Ausgaben November 1991
 Betriebs- und Wartungshandbuch KIWI TOP,
 Ersatz für folgende Seiten: Blatt 0.05,
 2.01, 2.03, 2.05, 4.05.

Gewicht und Schwerpunktlage: Keine Angaben

Hinweise: Keine

FFT GmbH
 Mengen, den 9.4.1992

Geschäftsleitung

Redtiski
 J. Rechtsteiner

Qualitätssicherung

K. Frisch
 K. Frisch

Anerkannt vom
 Luftfahrt-Bundesausschuss

15. April 1992



K. Frisch

Fischer+EntwicklungenMüller-Armack-Str. 4, D-84034 Landshut
Tel. 0871/93248-0 FAX 0871/93248-22

Technische Mitteilung

(Service Bulletin)

Nr. 32.110/25/1

EB Nr.
LBA.G.0110

Gegenstand: Propellerblatt-Profildicke

Betroffene Geräte: „TOP“-Propeller alle Werknummern

Geräte-Nr.: 32.110/25 (früher 5004)

Dringlichkeit: vor der nächsten Inbetriebnahme des Propellers und danach bei jeder Tages-Vorflugkontrolle

Vorgang: Bei einigen Propellerblättern ist eine deutliche Zunahme der Profildicke festgestellt worden, was zu einem Abfall der maximalen Propellerdrehzahl und zu einer deutlichen Abnahme der Propeller-Schubkraft führt.

Maßnahmen: Im Abstand von 200 mm zur Propellerblatt-Faltachse ist mit einem Messschieber die größte Dicke des Profils zu messen; Sollmaß: 16,6 mm.
Bei einer Profildicke von 17,5 mm oder größer ist das Propellerblatt nicht mehr verwendbar, und es ist das betreffende Propellerblatt oder der gesamte Propeller auszutauschen.

Hinweis:
Der Austausch von Propellerblättern darf nur vom Hersteller durchgeführt werden.

Material: nicht betroffen

Masse und Schwerpunktlage: nicht betroffen

Freigabe MPL

R. B.
Datum:
29.10.2001Ausgabe
vom 29.10.2001

LBA anerkannt

Datum:

Blatt-Nr.
(page-no.) 1
von
(of) 1

Gegenstand (Subject) : Änderung der Kraftstoffversorgung für das Kiwi-TOP

Betroffene Geräte (Effectivity) : Alle Aufsetztriebwerke Kiwi TOP, die bis Ende 1989 hergestellt wurden, also Kiwi TOP Werk-Nr. 3, 19, 33, 34, 38, 41, 42. Sie gehören zu den Motorseglern Kiwi, Werk-Nr. 3002, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009

Dringlichkeit (Accomplishment) : Sofort, vor dem nächsten Start bzw. Inbetriebnahme des Triebwerks

Vorgang (Reason) : Bei zwei Kiwis kam es zu plötzlichem Motorstillstand

Maßnahmen (Instructions) : Einbau einer Kraftstoffversorgung mit Mikuni-Zusatzpumpe wie bei allen anderen TOP-Baureihen.

Material : Siehe Zeichnung "Kraftstoffanlage Kiwi TOP/ Mikuni F3-6060

Masse und Schwerpunktlage (Weight and Balance) : nicht betroffen

Hinweise (Remarks) : Der Umbau muß im TOP-Herstellerwerk Fischer + Entwicklungen Sonnenring 38 8300 Landshut/Altdorf Tel. 0871-32099

erfolgen. Die Motoren müssen auf mögliche Schäden überprüft werden.

Freigabe MPL <i>R. Damm</i> Datum 4.9.1991	Ausgabe (Edition) von 4.9.1991 (Date)	LBAG (LBA Approved) 	Blatt-Nr. (Page-No.) von(of) 1 1
---	---	---	--

Gegenstand : Laufzeiten TOP, Wartungsintervalle
(Subject)

Betroffene Geräte : TOP, Kiwi TOP, ASW 24 TOP
(Effectivity)

Geräte-Nr. : 5004 alle Baureihen
(TC-No.)

Dringlichkeit :
(Accomplishment)

Laufzeiten:

Der Motor König SC 430 F+E hat keine Lebensdauerbeschränkung, aber eine Zeit zwischen den Grundüberholungen (TBO) von 300 Motorbetriebsstunden.

Der Faltpropeller hat keine Lebensdauerbeschränkung, aber eine Zeit zwischen den Grundüberholungen (TBO) von 300 Motorbetriebsstunden

Für Motor und Propeller ist nach 300 Betriebsstunden eine Grundüberholung fällig.

Alle 10 Jahre ist eine Grundüberholung fällig, auch wenn zwischendurch keine 300 Betriebsstunden erreicht werden.

Alle 5 Jahre:

Die flexiblen Kraftstoff- und Tankentlüftungsleitungen, die Gummi-Handpumpe und Schnellverschlußventile sind unabhängig von den Motorbetriebsstunden alle 5 Jahre intensiv auf äußere Beschädigungen, Risse oder Undichtigkeiten zu prüfen und gegebenenfalls auszutauschen.

Bei Bleibatterien treten nach 5 Jahren erfahrungsgemäß Alterungserscheinungen auf. Wenn der Motor bei Außentemperaturen über 18° nicht mindestens 10 mal zu starten ist, müssen die Bleibatterien durch neue ersetzt werden.

Alle 3 Monate: genaue Durchsicht, Schmierung

Alle anderen Teile haben keine Lebensdauerbeschränkung, sind aber auszutauschen, sobald sie beschädigt oder korrodiert sind.

Freigabe MPL

Datum
(Date)

R. Baum
8.3.95

Ausgabe
(Edition)
vom
(Date)

B

8.3.95

LBA-anerkannt
(LBA approved)



23. März 1995

Blatt-Nr.
(Page-No.)
von
(of)

1
2

Fischer-Entwicklungs GmbH & Co. KG Sonnenuing 38 D-8300 ALTDORF Nr. Telefon 08 71/3 20 99	Technische Mitteilung (Service Bulletin) 5004/3 (No.)	EB Nr. I-EC 39
---	---	-------------------

Gegenstand (Subject) : Sicherer Betrieb des Segelflugzeug-Aufsetztriebwerkes TOP.

Betroffene Geräte: TOP, Kiwi TOP, ASW 24 TOP
(Effectivity)

Geräte-Nr. (TC-No.) : 5004 alle Baureihen

Dringlichkeit (Accomplishment) : sofort, vor dem nächsten Start bzw. Inbetriebnahme des Triebwerkes.

Vorgang (Reason) : Wiederholt haben sich Betreiber von TOPs über Anweisungen in den Handbüchern hinweggesetzt. Dies führte zu einem Motorschaden mit gefährlichen Folgen.

Maßnahmen (Instructions)

- Es muß sichergestellt sein, daß das Benzin/Öl-Mischungsverhältnis so ist wie im Handbuch angegeben. Mischungsverhältnis Öl:Kraftstoff ist 1:33.
 Zugelassene
 Oktanzahl: mindestens 97 ROZ
 Zugelassene
 Kraftstoffarten: Straßensuper (MOGAS) verbleit
 AVGAS 100 LL
 Zugelassenes
 Zweitakt-Öl: Super 2 Takt-Öl nach TSC 3.
 Ab sofort wird ein voll-synthetisches, selbstmischendes 2-Takt-Motorenöl nach TSC 3 vorgeschrieben, wie z.B. CASTROL TTS.
- Bis weitere Kenntnisse vorliegen, ist bleifreies Straßensuper zu meiden; es ist entweder AVGAS 100 LL oder verbleites Straßensuper (MOGAS) zu tanken. Bei bleifreien Straßensuperkraftstoffen kam es vor, daß aufgrund besonderer Zusätze im bleifreien Kraftstoff eine Entmischung von Öl und Benzin auftrat, wenn die Mischung über einen längeren Zeitraum ruhte. Das Kraftstoff-Öl-Gemisch muß auf jeden Fall nach längerem Stillstand gut durchgeschüttelt werden.
- Da der Motor mit lange abgestandenem Gemisch nicht so gut anspringt, sollte man es sich so einteilen, daß am Ende der Flugsaison der Tank leer ist und zu Beginn der neuen Flugsaison mit frischem Gemisch gestartet wird.

Freigabe MPL <i>R. Lowe</i> Datum 14. 1. 92	Ausgabe (Edition) vom (Date) 14. 1. 92	LBA anerkannt (LBA approved) 29. JAN. 1992	Blatt-Nr. (Page-No.) 1 von (of) 3
--	--	---	--

4. - Als Zündkerzen dürfen nur die Champion RCJ6Y verwendet werden. Kein anderes Fabrikat ist zulässig, auch wenn der richtige Wärmewert vorliegt. Für alle Fälle sollte man deshalb 1 Satz Reservekerzen dabei haben.
5. - Die Drehzahl- und Zylinderkopf-Temperaturgrenzen sind immer strikt einzuhalten, besonders die Drehzahl bei einem Wiederanlassen in der Luft.
6. - Längere Leerlaufzeiten sind zu vermeiden. Bei Leerlauf im Fluge stellt sich eine relativ hohe Drehzahl ein bei geringster Versorgung des Motors mit Schmierstoff.
Landeanflüge mit leerlaufendem Triebwerk sind nicht zulässig. Gerade bei Anfluggeschwindigkeit ist die Leerlaufdrehzahl besonders hoch, während die Schmierung unzureichend ist. 10 Sekunden Leerlauf, bevor man das Triebwerk stoppt, sind o.k.
7. - An dem Kraftstoff-Vergasersystem (Schläuche, Pumpen) darf nichts verändert werden. Eigenmächtiges Verstellen an den Vergaserdüsen kann eine zu magere Gemischversorgung und damit eine um 130°C zu hohe Abgastemperatur ergeben, die zu Motorversagen oder Motor-Verschädigungen führt. Eine zu hohe Abgastemperatur ist für den Piloten nicht meßbar, sie hat nichts zu tun mit der angezeigten Zylinderkopftemperatur.
8. - Wenn das Triebwerk zwar bei Vollgas mit normaler Drehzahl einwandfrei läuft, aber im Leerlauf mit ca. 1000 U/min. nicht laufen will, sondern erst ab ca. 2500 U/Min. mit Choke -Unterstützung, dann ist das Gemisch zu mager, die Abgastemperatur zu hoch. TOP nicht weiter betreiben, sofort Hersteller oder Vertretung benachrichtigen.
9. - Wenn das Triebwerk nicht die normale Vollgasdrehzahl erreicht oder unerklärliche Leistungseinbußen aufweist oder ungewöhnliche Geräusche macht (auch für nur kurze Zeit), ist es so schnell wie möglich zu stoppen und Hersteller oder Vertreter zu benachrichtigen.
10. - Bei jeder täglichen Kontrolle ist der Motor von Hand durchzudrehen und auf ungewöhnliche Reibung, Widerstände oder Geräusche zu achten.

Freigabe MPL <i>R. Bauer</i> Datum 14.1.92	Ausgabe (Edition) vom 14.1.92 (Date)	LBA anerkannt (LBA approved) 29. JAN. 1992	Blatt-Nr. (Page-No.) 2 von (of) 3
---	---	--	--

Fischer-Entwicklungen GmbH & Co. KG Sonnenring 38 D-8300 ALTDORF Nr. Telefon 0871/32099	Technische Mitteilung* (Service Bulletin) Nr. 5004/3 (No.)	EB Nr. I-EC 39
---	--	-------------------

11. - Bei jedem Anlaufvorgang ist zu prüfen, ob der Zündverzögerer richtig arbeitet, es darf die Motorzündung erst 2-3 Sekunden nach Drückbeginn auf den Anlasserknopf einsetzen, andernfalls Verbindung mit Hersteller aufnehmen.

Wenn der Faltpropeller nicht erst sanft durch den Anlasser, sondern gleich abrupt durch den zündenden Motor entfaltet wird, kommt es zu Propellerschäden. Das ist gefährlich und teuer.

Masse und
Schwerpunktlage :
(Weight and
Balance) nicht betroffen

Hinweise : Diese TM entbindet nicht von der Pflicht, alle weiteren Anweisungen in den Handbüchern einzuhalten. Sie sind für einen sicheren Betrieb erforderlich.
(Remarks) ;

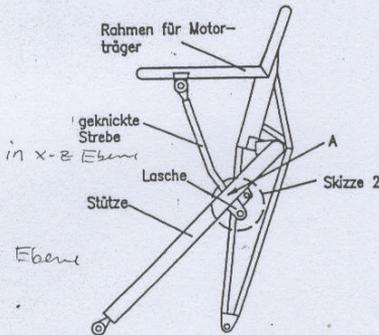
Freigabe MPL <i>R. Baum</i> Datum 14. 1. 92	Ausgabe (Edition) vom 14. 1. 92 (Date)	LBA anerkannt (LBA approved) 20. JAN. 1992	Blatt-Nr. (Page-No.) 3 von (of) 3
--	---	--	--

Vorbeugende Maßnahmen und Behebung von Rissen
am TOP-Aufsetztriebwerk

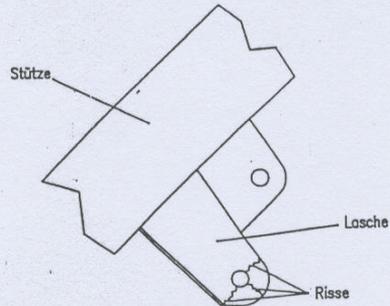
Um die folgenden Maßnahmen durchführen zu können, muß das TOP hochgefahren werden. Ist der Flugzeugrumpf nicht verfügbar, so kann man das TOP elektrisch hochfahren, indem man 12 V an die Pins M und N legt. Plus an M und minus an N fährt das TOP hoch, minus an M und plus an N fährt das TOP hinunter. In den Endstellungen die Stromversorgung sofort unterbrechen! Es muß darauf geachtet werden, daß auf keinen Fall andere als die Pins M und N unter Strom gesetzt werden, da sonst die Zündanlage Schaden nehmen könnte.

Maßnahme 1 Rißprüfung

Die Lasche an der Stütze (\wedge -förmiges Teil des Gestells) darf keine Risse aufweisen. Zur Prüfung die Lasche mit einem trockenen Lappen sauberwischen und auf Risse untersuchen (s. Skizze 1 und 2). Falls welche vorhanden sind, muß Maßnahme 3 durchgeführt werden, ansonsten Maßnahme 2.



Skizze 1 Motorträger-Gestell



Skizze 2 Lage der Risse

Freigabe MPL

R. Damm
Datum
(Date) 17.7.92

Ausgabe
(Edition)

vom
(Date) 17.7.92

LBA-anerkannt
(LBA approved)

24. Aug. 1992



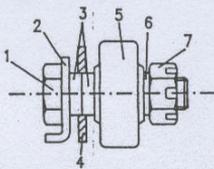
Blatt-Nr. 2

(Page-No.)
von
(of) 4

Maßnahme 2 (vorbeugende Maßnahme)

Die geknickten Streben dürfen an der Stelle A nicht fest an die Stütze gedrückt werden, also keine Kraft erzeugen. Die geknickten Streben kann man wegen der Gelenkköpfe leicht drehen, wobei sich der Abstand zwischen Strebe und Stütze verändert. Im weggedrehten Zustand muß der Abstand mindestens 0,3 mm betragen. Die unteren Streben-Befestigungsschrauben müssen 22 mm lang sein (M6x22).

Ist dies nicht der Fall, so müssen die Schrauben, mit denen die Streben an der Stütze befestigt sind, gelöst werden und durch neue Schrauben und Messinghülsen gemäß Skizze 3 ersetzt werden. Die Konterung des Gelenkkopfes darf nicht gelöst werden, da ein verdrehter Gelenkkopf nur sehr schwer wieder richtig einzustellen ist.



Skizze 3

- 1 Schraube LN 9037, M6x22
- 2 Lasche
- 3 2 Messinghülsen ϕ 8x1,
2,3 lang
- 4 Lasche für die Federn
- 5 Gelenkkopf
- 6 Messinghülse ϕ 8x1, 1,0 lang
- 7 Kronenmutter LN 9484, M6 mit
Splint DIN 94, 1,6x16,
ZN od. Niro

Maßnahme 3 Beseitigung von Rissen

Um an der Lasche schweißen zu können, muß die Stütze ausgebaut werden. Dazu müssen die folgenden Arbeitsabschnitte in der angegebenen Reihenfolge durchgeführt werden:

- TOP ausfahren (s.o.)
- Den Motor mit Seilen hochbinden, da das Gestell nachher bei ausgebaute Stütze sonst zusammenklappen würde.
- An den Tanks die kleinen Streben tankseitig abschrauben. Hierbei sollte man sich die Anzahl und Reihenfolge der beigelegten Messinghülsen genau notieren, sie sind nämlich individuell angepaßt. Danach können die Tanks leicht nach hinten geklappt werden. Die Benzinleitungen können angeschlossen bleiben.
- Kabelbaum, Bowdenzüge und Benzinschläuche von der Stütze lösen.

Freigabe MPL

R. Daus

Datum
(Date) 17.7.92

Ausgabe
(Edition)

vom
(Date) 17.7.92

LBA-anerkannt
(LBA approved)

24. Aug. 1992



Blatt-Nr. 3
(Page-No.)
von
(of) 4

- Fangseile von der Stütze losschrauben, dabei auf die Reihenfolge der Beilagscheiben achten.
- Die geknickten Streben von der Stütze losschrauben.
- Die 3 Schrauben, womit die Stütze im Boot bzw. oben an der Strebe befestigt ist, aufschrauben und herausziehen.

Die Risse müssen durch einen geprüften WIG-Schweißer im WIG-Verfahren geschweißt werden. Das Material der Lasche ist 1.7734.4. Schweißzeugnis!

Im Auflagebereich des Schraubenkopfes und der Messinghülsen muß die Schweißnaht plan geschliffen werden. Die Bereiche, an denen der Oberflächenschutz durch die Reparatur geschädigt wurde, müssen grundiert und mit benzinfestem Lack gestrichen werden.

Der Einbau der reparierten Stütze erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie die Demontage. Dabei muß die geknickte Strebe wie unter Maßnahme 2 beschrieben, angeschraubt werden und durch das Maß 0,3 mm geprüft werden.

Die notwendigen Kleinteile sind bei der Fa. F+E, Sonnenring 38, 8300 Landshut erhältlich.

ACHTUNG:

Beim erstmaligen Herunterfahren des TOP vorsichtig prüfen (langsam, in kleinen Schritten fahren oder von Hand), ob wieder alles richtig montiert und verlegt ist. Alle Splinte wieder vorhanden?

Freigabe MPL

R. Baus

Datum

(Date) 17.7.92

Ausgabe
(Edition)

vom

(Date) 17.7.92

LBA-anerkannt
(LBA approved)

24. Aug. 1992

Blatt-Nr.
(Page-No.) 4von 4
(of) 4

Gegenstand: Risse am Gestell des TOP-Aufsetztriebwerkes

Betroffene Geräte: TOP, Kiwi TOP, ASW 24 TOP

Geräte Nr.: 5004 alle Baureihen

Dringlichkeit: sofort, vor dem nächsten Start bzw. Inbetriebnahme des Triebwerkes

Vorgang: An einzelnen Laschen an der Stütze des TOP-Aufsetztriebwerkes traten Risse auf, die zum Versagen dieser Lasche führen können. Motor und Propeller sind dann nicht mehr richtig geführt.

Maßnahmen: Die Rißprüfung, vorbeugende Maßnahmen und gegebenenfalls die Beseitigung der Risse erfolgt gemäß dem beiliegenden Anhang zu dieser Technischen Mitteilung.

Masse und Schwerpunktlage: nicht betroffen

Freigabe MPL

R. Damm
Datum
(Date) 17.7.92

Ausgabe
(Edition)
vom
(Date) 17.7.92

LBA-anerkannt
(LBA approved)

24. Aug. 1992



Blatt-Nr. 1
(Page-No.)
von
(of) 4

Fischer + Entwicklungen GmbH & Co. KG Sonnenring 38 D-8300 ALTDORF Nr. Telefon 0871/32099	Änderungsmitteilung 500415	I-EC 39
---	--------------------------------------	---------

- Gegenstand (Subject)** : Änderung der Kraftstoffversorgung für das Kiwi-TOP
- Betroffene Geräte (Effectivity)**: Alle Aufsetztriebwerke Kiwi TOP.
 1) Kiwi TOPs, die bis Ende 1989 hergestellt wurden, also Kiwi TOP Werk-Nr. 3, 19, 33, 34, 38, 41, 42. Sie gehören zu den Motorseglern Kiwi Werk-Nr. 3002, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009.
 2) Kiwi TOPs, die neu hergestellt werden für Motorsegler Kiwi ab Werk-Nr. 3010.
- Dringlichkeit (Accomplishment)** : Sofort, vor dem nächsten Start bzw. Inbetriebnahme des Triebwerks
- Vorgang (Reason)** : Bei zwei Kiwis kam es zu plötzlichem Motorstillstand
- Maßnahmen (Instructions)** : Einbau einer Kraftstoffversorgung mit MIKUNI-Zusatzpumpe gemäß Zeichnung F3-6060A vom 4.2.1991 wie bei allen anderen Top-Baureihen. Zeichnung F3-6060-vom 16.2.89 ist somit hinfällig.
- Material** : Siehe Zeichnung "Kraftstoffanlage Kiwi TOP/ Mikuni F3-6060A"
- Masse und Schwerpunktlage (Weight and Balance)** : nicht betroffen
- Hinweise (Remarks)** : Der Umbau muß im TOP-Herstellerwerk Fischer + Entwicklungen
 Sonnenring 38
 8300 Landshut/Altdorf
 Tel. 0871-32099
 erfolgen. Die Motoren müssen auf mögliche Schäden überprüft werden.

Freigabe MPL <i>R. Damm</i> Datum 8. 11. 91	Ausgabe vom 8. 11. 91	 Blatt-Nr. 1 9. Dez. 1991	Blatt-Nr. 1 von 1
--	-----------------------------	--	----------------------

Gegenstand: Austausch von Pleuellager-Nadelkränzen

Betroffene Geräte: TOP, Kiwi TOP, ASW 24 TOP
bis TOP-Nr. 76, außer 71, 43, 19, 14, 11 und 1

Geräte Nr.: 5004 alle Baureihen

Dringlichkeit: sofort, vor dem nächsten Start bzw. Inbetriebnahme des Triebwerkes

Vorgang: Es traten bei einzelnen TOP's Schäden an den Pleuellagern auf. Die Folge kann plötzlicher Leistungsabfall mit anschließendem Totalstillstand des Motors sein.

Maßnahmen: Die Nadelkränze der Pleuellager müssen gegen neue vom Typ FAG 26-2778 ausgetauscht werden.

Diese Maßnahme darf nur von der Firma

Fischer + Entwicklungen (F+E)
Sonnenring 38
D-8300 Landshut-Altdorf
T. 0871 - 32099

oder von F+E dafür genehmigten Betrieben durchgeführt werden.

Alle neuen Motoren erhalten serienmäßig die neuen Pleuellager.

**Masse und
Schwerpunktlage:** nicht betroffen

Freigabe MPL

R. Damm

Datum

(Date) 3.12.92

Ausgabe
(Edition)

vom

(Date) 3.12.92

LBA-anerkannt
(LBA approved)

11. DEZ. 1992

Blatt-Nr.
(Page-No.)
von
(of)

1

1

Fischer+Entwicklungen GmbH & CoKG Sonnenring 38 D-84032 Altdorf/Landshut Tel. 0871/32099 FAX 0871/32948	Technische Mitteilung (Service Bulletin) 5004/6	EB Nr. I-EC 39
---	---	-------------------

Gegenstand: Risse am Abgassystem

Betroffene Geräte: TOP, Kiwi TOP, ASW24 TOP

Geräte-Nr.: 5004 alle Baureihen

Dringlichkeit: Sofort, vor dem nächsten Start bzw. Inbetriebnahme des Triebwerks.

Vorgang: Bei einem TOP ist das Abgasrohr zwischen Schalldämpfer und Motor abgebrochen, wobei größere Folgeschäden am TOP entstanden sind.

Maßnahmen: Das Abgasrohr zwischen Zusammenführung der 3 Einzelrohre und dem Eintritt in den Schalldämpfer ist durch gründliche Sichtprüfung auf Risse zu kontrollieren.

Besonderes Augenmerk muß auf folgende Stellen gerichtet werden:

- Bereich der Schweißnähte, wo die 3 Einzelrohre zu einem Rohr zusammenlaufen
- Bereich der Schweißnaht, wo dieses Rohr in den Schalldämpfer mündet.

Diese Maßnahme ist spätestens alle 5 Motorlaufstunden, sowie bei den 25 Stunden-Kontrollen des Triebwerks zu wiederholen.

Sollten Risse aufgetreten sein, ist der Hersteller
Fischer + Entwicklungen
Sonnenring 38
84032 Altdorf
Tel 0871-32099 Fax 32948

zu benachrichtigen, um Maßnahmen zur Beseitigung der Risse abzusprechen. Inbetriebnahme des Triebwerks ist erst nach Beseitigung der Risse zulässig.

Masse und
Schwerpunktfrage: Nicht betroffen

Freigabe MPL Datum (date) <i>R. Baum</i> <i>20.4.95</i>	Ausgabe (edition) vom (date) <i>20.4.95</i>	LBA anerkannt (LBA approved) <i>26. APR. 1995</i>	Blatt-Nr. (page-no.) 1 von (of) 1
---	--	--	--------------------------------------



Gegenstand: Risse am Tankentlüftungssammelbehälter

Betroffene Geräte: TOP, aber nicht Baureihe Kiwi TOP und ASW 24 TOP

Geräte-Nr.: 5004

Dringlichkeit: Sofort, vor dem nächsten Start bzw. Inbetriebnahme des Triebwerks.

Vorgang: Bei einem TOP hatte sich eines der 4 in den Tankentlüftungssammelbehälter (über der Propellerwelle) eingelöteten Messingrohre gelöst. Rohr und Schlauch können in den laufenden Propeller gelangen und größere Folgeschäden verursachen.

Maßnahmen: Der Tankentlüftungssammelbehälter ist an den Lötstellen der 4 Anschlußrohre auf Risse zu überprüfen.
Sollten Risse aufgetreten sein, Tankentlüftungssammelbehälter durch verbessertes Neuteil ersetzen.
Bei der nächsten 25 Std. Kontrolle ist auf jeden Fall das verbesserte Neuteil einzubauen.

Material: Verbesserter Tankentlüftungssammelbehälter ist bei Hersteller zu beziehen.

Masse und
Schwerpunktlage: Nicht betroffen

Freigabe MPL	Ausgabe (edition)	LBA anerkannt (LBA approved)	Blatt-Nr. (page-no.)
Datum (date)	vom (date)		1
<i>R. Baum</i> 24.8.95	24.8.95		von (of)
			1

Gegenstand: Schadhaftes Abfahr-Verzögerungsrelais

Betroffene Geräte: TOP, aber nicht Baureihe Kiwi TOP

Geräte-Nr.: 5004

Dringlichkeit: 6 Jahre nach Erst-Inbetriebnahme

Vorgang: Es ist bei älteren TOP-Flugzeugen wiederholt vorgekommen, daß das verwendete Zeitrelais nicht schaltet; Grund ist ein Verschleiß an den Kontakten. Das TOP fährt nicht mehr ein.

Maßnahmen: Spätestens 6 Jahre nach Erst-Inbetriebnahme Einbau eines neuen dauerhafteren Relais.

Material: Bei Hersteller zu beziehen.

Masse und
Schwerpunktlage: Nicht betroffen

Freigabe MPL	Ausgabe (edition)	LBA anerkannt (LBA approved)	Blatt-Nr. (page-no.)
Datum (date)	vom (date)		1
<i>R. Baum</i> 24.8.95	24.8.95		von (of)
			1