

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
------------------------------------------------------	-------------------------------------------------	--------------------------------------------------	--------------------------------------------