

Gegenstand: Überprüfung des Motorraumes und der Schalldämpferverkleidung auf ausgetretenes oder verschüttetes Motoröl.

Betroffen: alle ASH 26 E, Geräte Nr. 04.883

Dringlichkeit: Sichtprüfung vor der nächsten Motorbenützung, wie unter „Maßnahmen“ beschrieben.

Vorgang: Bei einer ASH 26 E hatte sich nach etwa 36 Motorbetriebsstunden vermutlich nach dem Abstellen des Triebwerkes Motoröl in der Wärmedämmschicht der Schalldämpferverkleidung entzündet und zu einem Schwelbrand in dieser Verkleidung geführt.

Folgende Ursachen können zu der vermutlichen Ölsammlung geführt haben

- Es wurde beim Nachfüllen des Motorölbehälters Öl verschüttet.
- Der rote Siliconschlauch der Luftinnenkühlung (unmittelbar vor dem Vergaser, etwas tiefer gelegen) ist undicht geworden.

Durch den Sog der Bypass-Kühlung des Schalldämpfers kann dieses Öl in die poröse Wärmedämmschicht gelangen. Da der Schalldämpfer nach dem Abstellen des Motors nicht mehr gekühlt wird, kann es eventuell unter besonderen Bedingungen zu einer zu starken Erwärmung in dieser Dämmschicht kommen. Die Wärmedämmung selbst ist nicht brennbar, aber das darin enthaltene Öl könnte jedoch entzündet werden.

Maßnahmen: Zuerst wird der rote Siliconschlauch der Luftinnenkühlung auf seinen Zustand überprüft. Dieser Schlauch verbindet den Ölsammler mit dem Verbindungsrohr, welches unmittelbar unterhalb des Vergasers auf dessen vorderen Seite verläuft. Bei früheren Baumustern erfolgte diese Verbindung durch ein Edelstahlwellrohr, welches ebenso auf seinen Zustand überprüft werden sollte. Wird ein undichter Verbindungsschlauch gefunden, so ist dieser vor der nächsten Motornutzung zu erneuern.

Als weitere Maßnahme wird nun mit Hilfe einer Taschenlampe die Wärmedämmschicht der unteren Schalldämpferverkleidung auf eingedrungenes Öl untersucht. Falls die Durchsicht zwischen Ölbehälter und Schalldämpfer auf die untere Schalldämpferverkleidung zu schwierig ist, so kann ein Stück Stoff (weiß und saugfähig) um einen dünnen Stab gewickelt und damit die untere weiße Wärmedämmung abgetupft werden. Falls Öl vorhanden ist, sollte es durch den saugfähigen Stoff angezeigt werden.

Wird eine Ölbelastung gefunden, so ist diese Wärmedämmschicht vor der nächsten Motorbenützung auszutauschen. Auf eine Reinigung sollte auf Grund mangelnder Erfahrung verzichtet werden.

Wird kein ausgetretenes oder verschüttetes Öl gefunden, kann das Triebwerk normal genutzt werden. Das Einfüllen von Motoröl sollte sorgfältig und mit Hilfe eines Trichters erfolgen. Zusätzlich sollte der Öltank nicht bis zum Rand gefüllt werden, da durch eine Wärmeausdehnung eine geringe Menge Öl auf den oberen, umrandeten Deckel des Ölbehälters austreten kann.

Material und Zeichnungen: Der rote Siliconschlauch und das Wärmedämmmaterial muß von der Firma Schleicher oder deren Vertretern bezogen werden.

Masse und Schwerpunktlage: keine

Hinweise:

Die Überprüfungen können von einer sachkundigen Person durchgeführt werden und sind im Bordbuch unter der Rubrik „Wartungsarbeiten“ einzutragen. Der Austausch von Teilen sollte von der Firma Schleicher oder durch einen luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden und von einem dazu lizenzierten Prüfer in den entsprechenden Dokumenten bestätigt werden.

Poppenhausen, den 10.08.1998

Alexander Schleicher
GmbH & Co.
i.A.

(Dipl.-Ing. M. Heide)

Diese Technische Mitteilung wurde mit dem Datum vom 10.08.98 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt (gez.: Fendt)