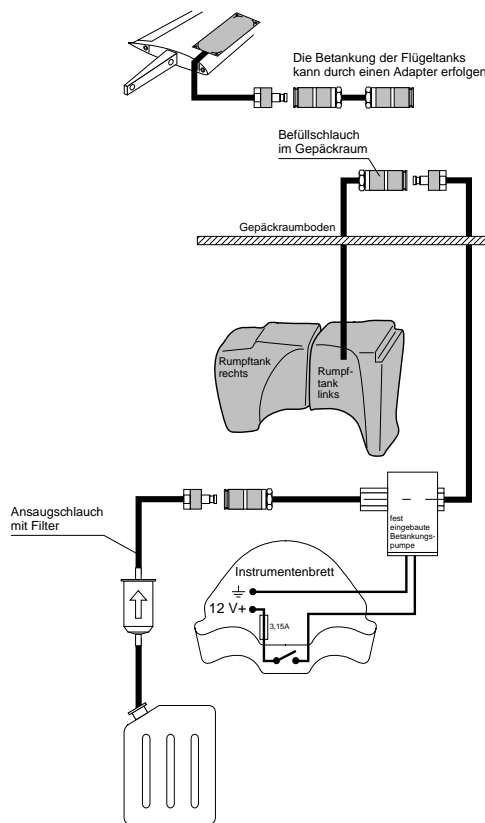


Teil I: Installation einer fest eingebauten Betankungsanlage im Rumpf
Teil II: Rückführung der Flügeltankentlüftung in den Rumpftank

Teil I:

Gegenstand: Fest eingebaute Betankungsanlage
Betroffen: Alle ASH 26 E
Dringlichkeit: Keine, bei Bedarf auf Wunsch des Kunden.

Vorgang:



Wahlweise können die Komponenten der externen Betankungsanlage des Kraftstoffsystems auch fest im Rumpf eingebaut werden. Zwei Versionen werden dabei unterschieden:

1. Betankungspumpe hinter Barographenkasten in Rumpfröhre

Die Betankungspumpe sitzt hinter dem Barographenkasten. Die Kraftstoffleitung wird brandgeschützt hinter der Motorraum-Seitenwand nach vorn zum Gepäckraum geführt. Hier kann die Betankungsanlage mit dem serienmäßig vorhandenen Befüllschlauch verbunden werden. Die Anschlusskupplung für den externen Ansaugschlauch mit Filter befindet sich im Barographenkasten.

2. Betankungspumpe vor Brandspant

Die Betankungspumpe sitzt vor dem Brandspant im Bereich der Steuerung. Die Kraftstoffleitung wird zum Gepäckraum geführt. Hier kann die Betankungsanlage mit dem serienmäßig vorhandenen Befüllschlauch verbunden werden. Die Anschlusskupplung für den externen Ansaugschlauch mit Filter befindet sich, von unten durch die Fahrwerksöffnung zugänglich, an der hinteren Abschlusswand des Fahrwerkraumes. Eine Abdeckung schützt die Anschlusskupplung vor Verschmutzung. Zusätzlich wird die Anschlusskupplung mit einem Staubstecker verschlossen.

Die Betankungspumpe wird über einen Schalter im Instrumentenbrett eingeschaltet. Die Betankung der Flügeltanks erfolgt mit Hilfe eines Adapters.

Material und Zeichnungen: 268.62.9006 „Einbau Betankungsanlage (Sonderausführung)“

Masse und Schwerpunktlage: Durch den Einbau der Teile ergeben sich Massenänderungen. Bei Einbau der Pumpe im Barographenkasten ist auch der Einfluß auf die Schwerpunktlage zu berücksichtigen.

Teil II:

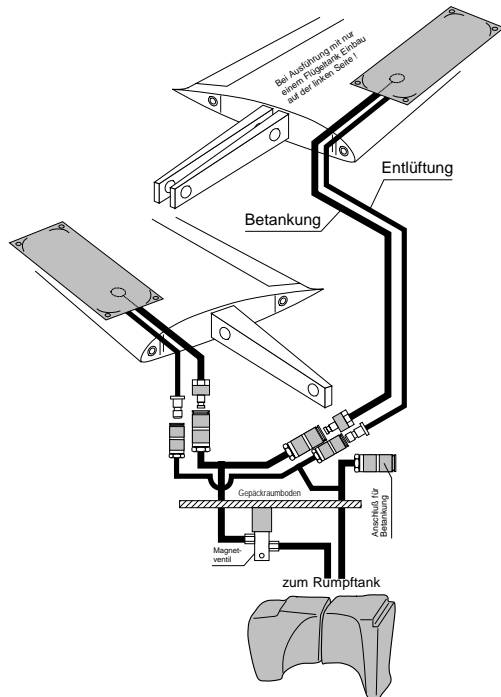
Gegenstand: Rückführung der Flügeltankentlüftung in den Rumpftank

Betroffen: Alle ASH 26 E

Dringlichkeit: Keine, bei Bedarf auf Wunsch des Kunden.

Vorgang:

Werden die Flügeltanks beim Betankungsvorgang versehentlich überfüllt, könnte Kraftstoff über die Entlüftung an der Endrippe des Innenflügels nach außen entweichen, der aus Umweltgründen aufgefangen werden müsste. Um dies zu vermeiden, kann die Entlüftungsleitung in den Rumpftank zurückgeführt werden. Diese Leitung benötigt aber eine Trennstelle am Rumpf-Flügel-Übergang, die bei jeder Montage zusätzlich angeschlossen werden **muß**. Durch die Verwendung andersartiger Kupplungen ist eine Verwechslung mit den bisherigen Flügeltankanschlüssen ausgeschlossen.



Material und Zeichnungen: 268.62.9005 „Flügeltankentlüftung, Rückführung Rumpftank“

Masse und Schwerpunktlage: Durch den Einbau der Teile ergeben sich nur geringe, vernachlässigbare Massenänderungen.

Betrifft Teil I und Teil II:

Maßnahmen: Die folgenden Handbuchseiten sind gegen neue Seiten mit dem Vermerk „TM-Nr. 11 vom 25.09.00“ auszutauschen bzw. zu ergänzen. Die Durchführung des Austausches ist im Berichtigungsstand des Handbuches (Abschnitt 0) einzutragen und zu bescheinigen. Im Verzeichnis der Handbuchseiten (Abschnitt 0) ist das Datum der eingefügten Seiten handschriftlich auf "25.09.00" zu ändern.

Flughandbuch: Seite 4.4 7.22 7.24 9.2 9.3 9.4
Wartungshandbuch: Seite 2.35 bis 2.38 2.74

Bei Handbuch-Änderungen bitte beachten:
Falls eine hier geänderte Handbuchseite schon bisher eine anerkannte Änderung (wie z.B. durch eine TM) enthält, bleibt die bisherige Seite im Handbuch weiter gültig. Die mit dieser TM geänderten Handbuchseiten werden dann zusätzlich eingefügt!

Hinweise: Die baulichen Maßnahmen dürfen nur vom Hersteller Alexander Schleicher oder von einem anerkannten Luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden.

Alle Maßnahmen sind von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät im Rahmen einer Änderung zu prüfen und in den Prüfunterlagen sowie im Bordbuch zu bescheinigen.

Die Handbuchseiten können vom Halter selbst ausgetauscht werden..

Poppenhausen, den 25.09.00

Alexander Schleicher
GmbH & Co.

i.A.

(M. Münch)

Diese Technische Mitteilung wurde mit dem Datum vom 08. Nov. 2000 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt. (gez.: Walter)