

Laut **NfL II-7/90** wird der Ausbau des Triebwerkes nach § 6 LuftBO als Wartungsarbeit betrachtet. Eine gesonderte Nachprüfung ist entsprechend **§ 9 Abs. LuftBO** in diesem Fall nicht erforderlich.

Der Einbau des Triebwerkes hat nach Abschnitt 4 der LuftGerPO zu erfolgen und unterliegt damit der Nachprüfpflicht durch eine dafür anerkannte Stelle (§ 31 LuftGerPO).

Triebwerk ausbauen

1. Propeller vollständig ausfahren
2. Gummibänder an den Motorklappen aushängen und beide Motorklappen ausbauen.
3. Bowdenzug am Propellerstopper [26] aushängen.
4. Bowdenzug am Gasgestänge [27] aushängen.
5. Drahtsicherung an der Kraftstoffschlauchverbindung entfernen und Verbindung [28] lösen.

Wichtiger Hinweis: Um ein Verschmutzen des Vergasers und der Kraftstoffschläuche zu verhindern, sind die beiden offenen Leitung mit sauberen Plastiktüten zu schützen.

6. Blaues Massekabel [24] und rotes Anlasserkabel [25] lösen. Dazu muss zuerst das Sicherungsblech [43] an dem vorderen Steckerende entfernt werden (siehe Fig. 2.3-10).

Hinweis: mit Durchführung der TM 13 können beide Anlasserkabel in einen gemeinsamen, selbstsichernden Stecker zusammengeführt werden, das Sicherungsblech entfällt.

7. Beide Muttern an der vorderen Motorauslage [1] entfernen und auf eventuell vorhandene Ausgleichsscheiben achten.

8. Sicherungsdraht an der hinteren Motorbefestigungsschraube [29] entfernen und Schraube lösen. Diese Schraube kann nicht vollständig entfernt werden und wird nur vom Gewinde des hinteren Motorlagers gelöst.

9. Propeller einfahren bis auf einen Abstand von etwa 200 mm zwischen Hinterkante der Propellerwelle [22] und der Schalldämpferverkleidung, einfahren. In dieser Stellung erfolgt der weitere Ausbau des Triebwerks.

10. 25-polige Steckverbindung im Motorraum [23] lösen.

11. Seil der Hebevorrichtung am oberen Ende der Zugstrebe [30] einhängen. Nur Seile die eine Festigkeit von von 1500 N besitzen verwenden. Eine Kette darf nicht unmittelbar an der Zugstrebe befestigt werden.

12. Triebwerk etwas anheben und die vordere Motoraufhängung aus den Stehbolzen heraus nehmen. Nun wird das gesamte Triebwerk soweit als möglich nach vorn in Richtung Brandspant geschoben. Mit der Hebevorrichtung das Triebwerk um den vordersten Punkt drehend hinten nach oben schwenken bis sich die breiteste Stelle des Motors (auf der rechten Seite der Gebläsekanal [31] und auf der linken Seite der Anlasser [7]) knapp unter dem oberen Rand des Motorraumes befindet.

13. Nochmals überprüfen, ob alle Verbindungen gelöst sind. Werden Kabel oder Leitungen zwischen Rumpf und Triebwerk verklemmt?

Änd.Nr. / Datum Sig.	Autor Heide	Datum 31.01.95	Seite Nr. 2.28
------------------------	----------------	-------------------	--------------------------

7. Hintere Schraube der Motorbefestigung [29] durch vorsichtiges Verschieben des Triebwerkes in das Gewinde des hinteren Motorlagers einfädeln. Schraube nach dem Festziehen mit Draht sichern.

Drahtsicherung (siehe Fig. 2.3-10):

Die Drahtsicherung kann ihre Funktion nur dann erfüllen, wenn der Sicherungsdraht in einem möglichst flachen Winkel von dem Schraubenkopf wegführt und dadurch die Schraube am Aufdrehen hindert (siehe Pfeilrichtung in Fig. 2.3-10). Eine Sicherungsverbindung zu Loch 1 oder Loch 2 wäre im gezeigten Fall nicht wirksam!

Es ist neuer Sicherungsdraht zu verwenden.

8. Bowdenzüge und Steckverbindungen anschließen.
Nicht vergessen, dass die Anlasserkabel mit dem Sicherungsblech gesichert werden.

Hinweis: mit Durchführung der TM 13 können beide Anlasserkabel in einen gemeinsamen, selbstsichernden Stecker zusammengeführt werden, das Sicherungsblech entfällt.

9. Treibstoffleitung auf Verschmutzung kontrollieren, nach dem Verschrauben auf Dichtigkeit überprüfen und mit Draht sichern.
10. Motorklappen wieder anbringen und sichern.
11. Gummibänder zum Schließen der Motorklappen wieder anbringen.
12. Triebwerk kontrollieren und vor dem nächsten Flug einen Standlauf durchführen.

Warnung: Um die richtige Schwerpunktlage nach dem Wiedereinbau des Triebwerkes herzustellen, müssen die Motorbatterien im Batteriefach unter dem Steuerknüppel wieder eingebaut werden (siehe auch Abschnitt 2.3.6)!

2.3.5 Betrieb mit ausgebautem Triebwerk

Soll die ASH 26 E mit ausgebautem Triebwerk betrieben werden, sind folgende Punkte zu beachten:

1. Alle Züge, Kabel und Schläuche müssen mit Kabelbindern oder Klebeband festgelegt werden!
2. Aus Schwerpunktgründen müssen die Batterien im Batteriefach unter dem Steuerknüppel ausgebaut werden. Es können hier eine oder zwei wartungsfreie Gelbatterien mit 18 Ah Kapazität eingebaut sein.
3. Zur Stromversorgung der Avionic sollte nun eine übliche, wartungsfreie Gelbatterie mit etwa 7 Ah, in einer geeigneten Halterung (siehe hierzu auch Abschnitt 2.13 in diesem Handbuch), eingebaut werden.
4. Falls vorhanden kann der Barograph in der Halterung im Motorraum eingesetzt bleiben.
5. Um auch ohne Triebwerk im zulässigen Schwerpunktbereich zu bleiben, muß eine Schwerpunktberechnung oder besser eine Schwerpunktwaägung durchgeführt werden.

Die Massen und Hebelarme der Triebwerkseinheit

2.5 Fahrwerk

2.5.1 Hauptfahrwerk

Das gefederte Hauptfahrwerk hat eine Felge 40 78B von Cleveland mit einem Reifen 5.00-5, 6pr TT mit einem Schlauch 5.00-5 TR67A von Goodyear.

Das Rad ist mit einer hydraulischen Bremse ausgerüstet:

- Cleveland Radbremszylinder 30-9
und Hauptbremszylinder 10-20

Die Fahrwerksschwinge wird durch ein System von vier Polyurethan-Elementen gedämpft und gefedert:

- Fibroflex-Federn 90 Shore A,
Bestell-Nr. 246.5.032.063 der Firma FIBRO.

2.5.2 Heckrad oder lenkbarer Sporn

Serienmäßig ist das Flugzeug mit einem der folgenden Spornräder ausgerüstet:

- Radnabe "Moritz" 210 x 65 (Fa. Tost)
- Radnabe 210 x 65 (Fa. Streifeneder)
- Decke mit Schlauch 210 x 65

Anmerkung: Beim Austausch des Spornrades muss der Massenunterschied der beiden möglichen Versionen beachtet werden. Gegebenenfalls die neue Schwerpunktlage errechnen oder durch eine Wägung ermitteln!

Das Spornrad kann wahlweise durch ein lenkbares Spornrad ersetzt werden. Eine Einbaubeschreibung befindet sich im Flughandbuch unter Abschnitt 7.13.

Das Lenksporneinsatz hat dieselbe Masse wie das serienmäßige Spornrad. Dadurch wird durch ein Wechseln des Sporneinsatzes die Schwerpunktlage nicht verändert.

Anmerkung: Wird durch eine Veränderung des Lenkspornes dessen Masse verändert, muß der Einfluß auf die Flugschwerpunktlage

Änd.Nr. / Datum TM 13 Feb.05	Sig. Mü.	Autor Heide	Datum 31.01.95	Seite Nr. 2.39
------------------------------------	-------------	----------------	-------------------	---

durch Rechnung oder Wägung berücksichtigt werden.

2.5.3 Bremssystem

Der Hauptbremszylinder der hydraulischen Scheibenbremsanlage ist mit der BK-Steuerung verbunden. Bei voll ausgefahrenen Bremsklappen wird zusätzlich die Radbremse bedient.

Vom Hauptbremszylinder führt eine zum Teil starre Bremsleitung bis in die Nähe des Fahrwerk Drehpunktes. Von dort geht ein flexibler Bremsschlauch zum Radbremszylinder. Das Ausgleichsgefäß sitzt unter dem Querboden hinter dem Holm und ist nach dem Abnehmen einer Verkleidung an der hinteren Gepäckraumwand zugänglich.

Warnung: Nur Bremsflüssigkeit ESSO UNIVIS I-13 oder Aeroshell Fluid 4 verwenden!

Es ist unbedingt darauf zu achten, daß Bremsflüssigkeit auf Mineralölbasis verwendet wird.

Bremsflüssigkeit, die auf Esterbasis aufgebaut ist - wie sie bei Kraftfahrzeugen verwendet wird -, zerstört innerhalb kurzer Zeit Dichtungen und Schläuche.

2.5.4 Wartung von Fahrwerk und Bremse

Hauptfahrwerk

Die Wartung des Hauptfahrwerks beschränkt sich auf die Sichtkontrolle von Reifen, Felge, Scheibenbrem-

Zuordnung der Detailnummer [x] zu den Bildern:

Nr.	Detail	In Fig.
[1]	vorderes Motoraufleger	2.3-2
[2]	hinteres Motoraufleger	2.3-2
[3]	Spindel	2.3-1
[4]	Kniegelenk	2.3-1
[5]	Propelleraufbau gesamt	2.3-1
[6]	Gasfeder	2.3-2
[7]	Anlasser	2.3-1
[8]	Schalldämpfer	2.3-2
[9]	Öl-Dosierpumpe	2.3-3
[10]	Motoröltank	2.3-3
[11]	Füllstand-Fotodiode	2.3-3
[12]	Primerventil	2.3-5
[13]	Vergaser	2.3-2
[14]	Kühler	2.3-2 2.3-8
[15]	Überlauf-Behälter	2.3-2 2.3-8
[16]	Radialgebläse	2.3-2
[17]	Generator	2.3-3
[18]	Innenluftleitung zum Krümmer	2.3-2
[19]	Saugstrahlpumpe am Schalldämpfer	2.3-2
[20]	Ansaugluftfilter	2.3-2
[21]	Ansaugrohr	2.3-2
[22]	Hinterkante Propellerwelle	2.3-2
[23]	25-polige Steckverbindung	2.3-3
[24]	blaues Massekabel Anlasser	2.3-3
[25]	rotes Anlasserkabel	2.3-1
	Hinweis: durch TM 13 können das blaue [24] und rote [25] Anlasserkabel in einen gemeinsamen Stecker zusammengeführt werden.	
[26]	Propellerstopper	2.3-1
[27]	Gasgestänge	2.3-5
[28]	Kraftstoffverbindung	2.3-3
[29]	hintere Motorbefestigungsschraube	2.3-4
[30]	Zugstrebe	2.3-2
[31]	Gebläsekanal	2.3-3
[32]	Verkleidung Propellerkopf	2.3-7

ASH 26 E Wartungshandbuch

Nr.	Detail	In Fig.
[33]	je 4 seitliche Feststellschrauben	2.3-7
[34]	3 Spannschrauben	2.3-7
[35]	oberes Riemenrad	2.3-6
[36]	Leitrollen	2.3-6
[37]	seitliche Riemenverkleidung	2.3-6
[38]	Riemenscheibe am Motor	2.3-6
[39]	Ventildeckel Kühler	2.3-8
[40]	Entlüftungsschraube	2.3-8
[41]	Ablaßschraube Kühlwasser	2.3-8
[42]	Drahtsicherung	2.3-10
[43]	Sicherungsblech Anlasserkabel	2.3-10
[44]	Teillast L-Schraube am Vergaser	2.3-9
[45]	Vollast H-Schraube am Vergaser	2.3-9
[46]	Leerlaufanschlag	2.3-9
[47]	Anschluß für Primerleitung	2.3-9
[48]	Druckminderer	2.4-1
[49]	Drossel	2.4-1

Änd.Nr. / Datum Sig.

Autor
Heide

Datum
31.01.95

Seite Nr.

2.62

Fig. 2.3-9 Vergasereinstellung

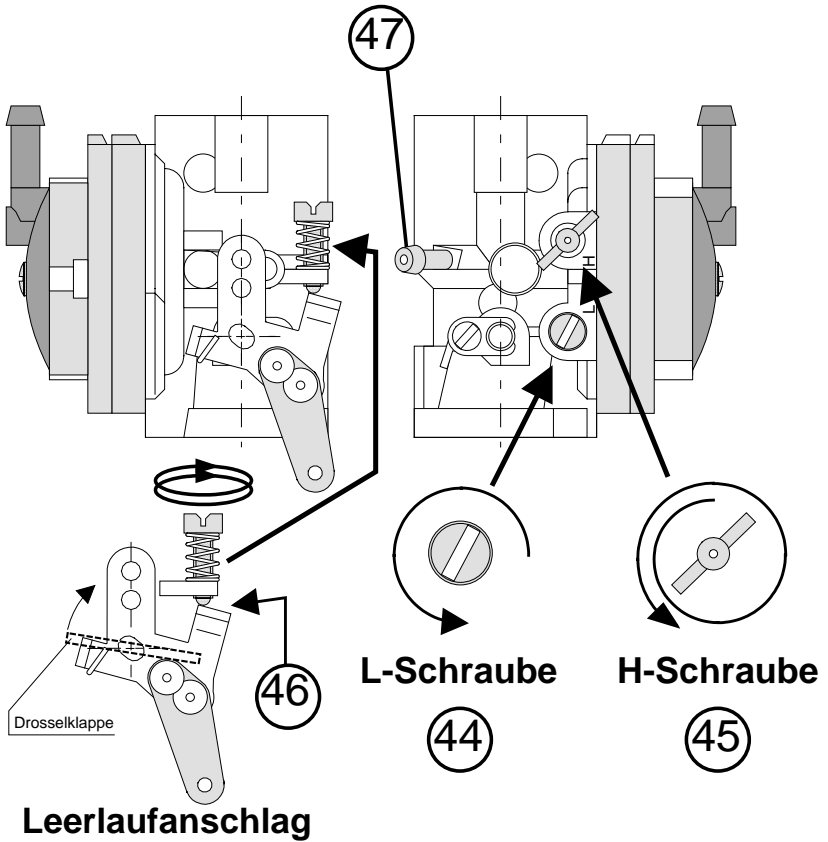
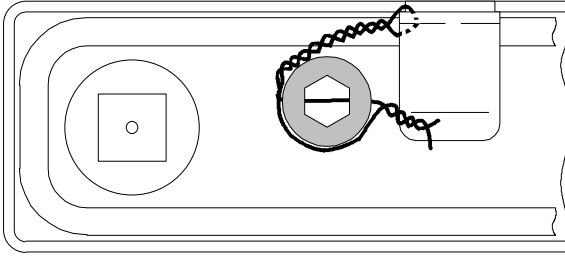
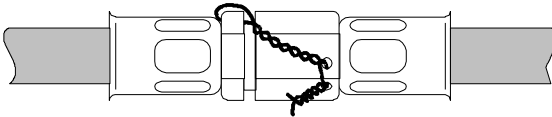


Fig. 2.3 – 10 Drahtsicherungen und Sicherungsbleche

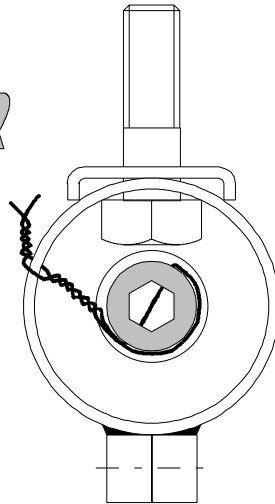
hintere Befestigungsschraube am Öltank:



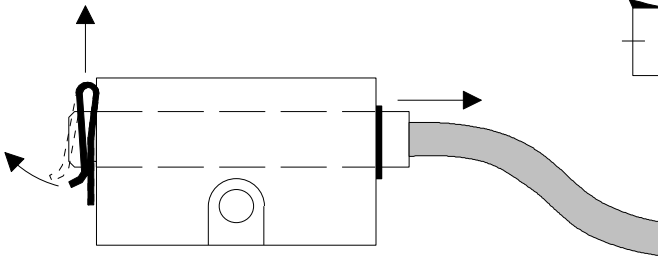
Trennstelle der Kraftstoffleitung:



vordere Motorlagerung:



Sicherungsbleche an beiden Anlasserkabeln:



Hinweis: mit Durchführung der TM 13 können beide Anlasserkabel in einen gemeinsamen, selbstsichernden Stecker zusammengeführt werden, das Sicherungsblech entfällt.

Anschnallgurte

Die Anschnallgurte haben eine maximale Lebensdauer von 12 Jahren ab dem Herstellungsdatum, da auf dem Prüfschein „JAA Form One“ dokumentiert ist. Im übrigen gelten die Anweisungen des Herstellers.

Sauerstoffanlage

Die Sauerstoff -Anlage und -Versorgung muß JAR 22.1441 und 22.1449 entsprechen!

Für die eingebaute Sauerstoffanlage gilt die Überholzeit, die im zugehörigen Stückprüfschein angegeben ist. Sauerstoffflaschen müssen unabhängig davon nach der Druckverordnung nach jeweils fünf Jahren durch den TÜV nachgeprüft werden.

Wassersäcke

"Smiley"-Wassersäcke haben eine vorläufige Lebensdauer von 6 Jahren. Kurz vor Ablauf dieser Frist ist bei der Firma A. Schleicher anzufragen, ob es möglich ist, über ein spezielles Prüfprogramm die Lebensdauer zu erhöhen.

Triebwerk

Die Laufzeitbeschränkung und Wartungsintervalle für das Triebwerk AE50R regelt das Motorhandbuch in der jeweils gültigen Ausführung. Die laufzeiterhöhenden Inspektionen und Wartungen sind im Herstellerbetrieb oder in einem vom Hersteller und der jeweiligen Luftfahrtbehörde autorisierten Wartungsbetrieb durchzuführen und zu bescheinigen.

Propeller

Entsprechend den Angaben in der „technischen Mitteilung 2 für AS-Propeller“ unterliegt der AS2F1 einer Betriebszeitbeschränkung

Kraftstoffschläuche

Die ASH 26 E kann mit Durchführung der TM 13 bei Neufertigung oder Nachrüstung mit Kraftstoffleitungen aus **PUR** ohne Laufzeitbeschränkung ausgerüstet werden (Ausnahme: Verbindungsschlauch der beiden Rumpftankhälften). Die Lebensdauer dieser Leitungen richtet sich nach dem Zustand (**on condition**).

Die davor verwendeten Kraftstoffschläuche aus **Elastomeren** haben eine begrenzte Lebensdauer. Durch äußere Einflüsse werden die Schlaucheigenschaften beeinträchtigt, so dass nach Ablauf der festgesetzten Zeit eine Betriebssicherheit nicht mehr gegeben ist. Diese Kraftstoffschläuche haben eine Lebensdauer von **maximal fünf Jahren**. Die Lagerzeit noch nicht eingebauter Schläuche darf vier Jahre ab Vulkanisierdatum nicht überschreiten.

PUR-Schläuche erkennt man an der geschlitzten Gewebeummantelung (durch die der Zustand der transparenten Schläuche kontrolliert werden kann) oder im Bereich des Motorraumes an dem roten Feuerchutzüberzug.

Kraftstoffschläuche aus **Elastomeren** (Gummischläuche) erkennt man an der Metallumflechtung.

Flexible Kraftstofftanks im Flügel

Die flexiblen Kraftstofftanks unterliegen einer Laufzeitbeschränkung. Die Laufzeit ist in der jeweils gültigen Fassung der "Einbau- und Prüfungsanweisung für HFK T-LF" angegeben.

CFK-Auspuffverkleidung

Durch die extreme Hitze einwirkung hat die CFK-Auspuffverkleidung eine auf 150 Betriebsstunden begrenzte Laufzeit. Nach dieser Frist muß die Verkleidung durch eine in diesen Eigenschaften weiter verbesserte Verkleidung ersetzt werden, die ab November 1999 bei der Fa. Schleicher verfügbar ist.

- Propellerwelle auf radiales Spiel in den Lagersitzen überprüfen (Propellerwelle dazu radial belasten).
- Gleitsitz des vorderen Propellerlagers ölen.
Dazu wird in nahezu eingefahrener Stellung des Propellers Öl auf die Propellerwelle vor dem Lager aufgetragen.

alle 50 Std.:

- Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch. Das Prüfprogramm im Motorhandbuch beinhaltet auch einige Punkte zum Getriebe, welches aber bei diesem Flugzeug nicht verwendet wird.
- Überprüfung des Zahnriemens auf Verschleiß der Zähne und der Riemenflanken.
- Überprüfen der Riemenscheiben auf Verschleiß der Zähne und Zustand der Hartcoating der Aluminiumscheiben. Geringer Verschleiß ist zulässig.
- Bei einem Standlauf auf Auspuffgeräusche achten.

nach 100 Std.:

- Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch.
- Überprüfen der Riemenscheibenlagerungen auf Spiel in den Kugellagern.

nach 150 Std.:

- Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch.
- Austausch der CFK- Auspuffverkleidung (siehe 4.2)

- Schalldämpfer demontieren und CFK-Verkleidung abnehmen. Schalldämpfer optisch auf Schäden überprüfen. Wärmedämmung in den CFK-Verkleidungen auf Zustand überprüfen und gegebenenfalls erneuern.
- Die elastische Gummikupplung zwischen Kurbelwelle und der unteren Antriebsscheibe auf Anrisse überprüfen und gegebenenfalls ersetzen.

nach einem Jahr:

- Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch.
- Füllstand und Frostschutzanteil des Kühlmittels überprüfen.
- Triebwerk und Motorraum, soweit bei eingebautem Triebwerk zugänglich, von Verschmutzung durch Öl, Abgase oder Kraftstoff säubern.

nach 3 Jahren:

- Überprüfung und Wartungsarbeiten am Motor laut Motorhandbuch.

nach 5 Jahren:

- Alle Gummi-Kraftstoffleitungen erneuern

Hinweis: mit Durchführung der TM 13 kann die ASH 26 E mit PUR-Kraftstoffschläuchen ohne Laufzeitbeschränkung ausgerüstet werden, siehe Kapitel 4.2!

b.) Einmalige Wartungsarbeiten

nach 1 Std. und jeweils 1 Std. nach Wiedereinbau des Propellers:

- Die 6 Befestigungsschrauben des Propellers kontrollieren und nachziehen (Drehmomentangaben in Abschnitt 5.3 beachten!).

ASH 26 E

Wartungsintervalle des Triebwerkes

Einmalige Wartungsarbeiten nach 1 Stunde:	
Schrauben M8 am Propellerflansch nachziehen	<input type="checkbox"/>

Stundenbereich				Jahresbereiche			
0 - 150	<input type="checkbox"/>	450 - 600	<input type="checkbox"/>	1 - 5	<input type="checkbox"/>		
150 - 300	<input type="checkbox"/>	600 - 750	<input type="checkbox"/>	5 - 10	<input type="checkbox"/>		
300 - 450	<input type="checkbox"/>	750 - 900	<input type="checkbox"/>	10 - 15	<input type="checkbox"/>		

Wartungsarbeiten nach folgenden Intervallen:

	Stundenintervalle						jährliche Intervalle				
	25	50	75	100	125	150	1	2	3	4	5
Füllstand des Kühlmittels kontrollieren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Schrauben am Propeller nachziehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Gummizüge der Motorraumklappen überprüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Leitrollen überprüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Motorraum und Triebwerk im eingebauten Zustand säubern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Kraftstofffilter austauschen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Kraftstoffleitungen überprüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Drainerventil ausbauen und reinigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Elektrische Leitungen prüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Seilzüge von Gas und Propellerpresse überprüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Leerlaufdrehzahl überprüfen und einstellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Befestigungsschrauben am Motor auf festen Sitz prüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Drahtsicherung der Schraube an der hinteren Triebwerksaufhängung prüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Gasfeder an der Ausfahrspindel kontrollieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Gummielmente der Triebwerksaufhängung auf Risse und sonstige Veränderungen prüfen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Scharniere der Motorraumdeckel auf festen Sitz und Anrisse prüfen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Propellerstopper auf Funktion überprüfen und wenn notwendig Gummistopper erneuern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Die 4 seitlichen Feststellschrauben des Propellerkopfs kontrollieren und nachziehen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Konterung der 3 Spannschrauben überprüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Propellerwelle auf radiales Spiel in den Lagersitzen überprüfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Gleitsitz des vorderen Propellerlagers ölen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Wartungsarbeiten am Motor nach Motorhandbuch Abschnitt 5		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					
Überprüfung des Zahnriemens auf Verschleiß		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					
Riemenscheiben auf Verschleiß überprüfen		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					
Bei einem Standlauf auf Auspuffgeräusche achten.		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					
Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch.				<input type="checkbox"/>							
Überprüfen der Riemenscheibenlagerungen auf Spiel in den Kugellagern.				<input type="checkbox"/>							
Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch						<input type="checkbox"/>					
Schalldämpfer und CFK-Verkleidung ausbauen und Überprüfen						<input type="checkbox"/>					
Gummikupplung zwischen Kurbelwelle und der unteren Antriebsscheibe auf Anrisse überprüfen						<input type="checkbox"/>					
Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch.							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Füllstand und Frostschutzanteil des Kühlmittels überprüfen							<input type="checkbox"/>				
Motorraum und Triebwerk im eingebauten Zustand säubern							<input type="checkbox"/>				
Überprüfung des Motors laut Motorhandbuch.									<input type="checkbox"/>		
Alle Gummi-Kraftstoffleitungen erneuern (nicht bei PUR-Kraftstoffschläuchen, siehe Kapitel 4.2)											<input type="checkbox"/>

Änd. Nr. / Datum	Sig.	Autor	Datum
TM 5/13 Feb. 05	Mü.	Heide	31.01.95