

Gegenstand:	Verbesserung der Motorbedienung – Verwendung des ASG 29E-Systems
Betroffen:	ASW 28-18E TCDS EASA A.034, alle Seriennummern,
Dringlichkeit:	Keine. Wahlweise auf Wunsch des Kunden, vorzugsweise bei Neubau
Grund:	<p>Die Bedienung des Motorbediengriffs unterscheidet sich zwischen ASW 27-18E (ASG 29E) und ASW 28-18E. Diese Unterschiede entfallen mit Durchführung dieser Technischen Mitteilung.</p> <p>Die Gründe die Motorbedienung der ASG 29E für die ASW 28-18E zu verwenden, liegt in den folgenden Verbesserungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Der Kraftaufwand zur Betätigung des Propellerstoppers ist geringer• Beim Abstellen des Triebwerks, d.h. beim Ausschalten der Zündung, werden gleichzeitig die Dekompressionsventile geöffnet. Das läßt Energie aus dem System entweichen und das Nachdrehen des Propellers wird verkürzt. <p>Die Durchführung dieser TM 14 kann besonders sinnvoll sein wenn, die ASG 29E und die ASW 28-18E parallel in einem Verein/Flugschule betrieben werden.</p>
Maßnahmen:	<p>Durchführung von TM 6 der ASW 28-18E, soweit nicht bereits geschehen.</p> <p>Durchführung der Arbeitsanweisung zu ASW 28-18E TM 14</p> <p>Austausch der folgenden Handbuchseiten durch Seiten mit dem Vermerk TM14 / 01.11.13</p> <p>Flughandbuch: 4.21, 4.22, 7.15, 7.16</p> <p>Wartungshandbuch: 2.39, 9.11</p> <p>Nur wenn TM 10 nicht durchgeführt ist: 2.37</p>
Material und Zeichnungen:	siehe Maßnahmen und Arbeitsanweisung zu ASW 28-18E TM 14
Masse und Schwerpunktlage:	Eine Wägung ist durchzuführen.
Hinweise:	<p>Einige Handbuchseiten sind sowohl von den Technischen Mitteilungen 6, 8 und 9 als auch von dieser Technischen Mitteilung betroffen. Die betroffenen Austauschseiten der früheren TMs werden entfernt und durch die entsprechenden Seiten dieser TM ersetzt.</p> <p>Es ist für diese TM nicht notwendig, daß TM 8 oder TM 9 durchgeführt wurde. Lediglich TM 6 muß durchgeführt sein, damit keine unterschiedlichen Angaben zur Cockpitbeschilderung erscheinen und Querverweise Sinn ergeben.</p> <p>Obwohl die Durchführung von TM 8 und TM 9 nicht Voraussetzung ist, ist sie doch erwägenswert, hat sie doch folgende Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Das Steigen ist mit dem neuen Propeller etwa 0,3m/s besser.• Die Vibrationen im Motorlauf sind geringer.• Zum Abstellen kann die Geschwindigkeit höher sein, während sich das Anlassen nicht wesentlich ändert.• Der Propellerstopper ist fehlertoleranter <p>Die baulichen Maßnahmen dürfen nur vom Hersteller Alexander Schleicher durchgeführt werden.</p> <p>Alle Maßnahmen sind von freigabeberechtigtem Personal entsprechend EU-VO. 2042/2003 Teil M / Teil 66¹ für den Betrieb freizugeben und in den Prüfunterlagen sowie im Bordbuch zu bescheinigen. Die Entnahme, der Austausch oder die Ergänzungen von</p>

¹ Solange keine Festlegungen für freigabeberechtigtes Personal für Segelflugzeuge und Motorsegler getroffen wurden, gelten noch die einschlägigen Vorschriften des Mitgliedstaates (§66.A.100).

Handbuchseiten kann gemäß M.A.801(b)3 vom Halter selbst durchgeführt werden, und ist im Berichtigungsstand und im Verzeichnis der Handbuchseiten einzutragen.

In Ländern außerhalb des Gültigkeitsbereichs der EU-VO. 2042/2003 gelten die entsprechenden nationalen Regelungen.

Poppenhausen, den 01.02.14

Alexander Schleicher

GmbH & Co.

i.A.



(Michael Greiner)

Die Änderung wurde mit Datum vom 17.02.14 durch die EASA
mit der Änderungsnummer Minor Change Approval 10048166 anerkannt.

Subject:	Improvement of the power-plant control – use of the ASG 29E-System						
Applicability:	ASW 28-18E TCDS EASA A.034, all serial numbers						
Urgency:	None. Optional on customer's request, primarily on new production						
Reason:	<p>The operation of the power-plant lever was different in the ASW 27-18E (ASG 29E) and in the ASW 28-18E. This difference can be removed with this Technical Note.</p> <p>The reasons to adopt the engine operation system of the ASG 29E into the ASW 28-18E are:</p> <ul style="list-style-type: none">• Operating the propeller stopper needs less force• When turning off the engine, i.e. switching off the ignition, the deco-valves are being opened. This allows energy to drain from the system, and reduces the revs of the engine more quickly. <p>Performing this TN 14 might be worth considering especially when the ASG 29E and the ASW 28-18E are operated in parallel in one club/flight school.</p>						
Action:	<p>Perform TN 6 of the ASW 28-18E, if not already done</p> <p>Perform the steps described in „Arbeitsanweisung zu ASW 28-18E TM 14“</p> <p>Exchange the following manual pages with pages of revision TN14 / 01.11.13</p> <table><tr><td>Flight Manual:</td><td>4.21, 4.22, 7.15, 7.16</td></tr><tr><td>Maintenance Manual:</td><td>2.39, 9.11</td></tr><tr><td></td><td>Only when TN 10 not performed: 2.37</td></tr></table>	Flight Manual:	4.21, 4.22, 7.15, 7.16	Maintenance Manual:	2.39, 9.11		Only when TN 10 not performed: 2.37
Flight Manual:	4.21, 4.22, 7.15, 7.16						
Maintenance Manual:	2.39, 9.11						
	Only when TN 10 not performed: 2.37						
Material and Drawings:	Refer to <i>Action</i> and to „Arbeitsanweisung zu ASW 28-18E TM 14“						
Weight (mass) and Balance:	A weighing has to be done.						
Notes:	<p>Some manual pages are affected by Technical Notes 6, 8, and 9 as well as by this Technical Note. Such exchange pages of these older Technical Notes are removed and are replaced by the corresponding pages of this Technical Note.</p> <p>It is not necessary for this Technical Note to have performed TN 8 or TN 9 of the ASW 28-18E. Merely TN 6 must be performed, so that there are no inconsistencies concerning the cockpit placards, and so that cross references make sense.</p> <p>Although TN 8 and TN 9 are no prerequisite, they might be worth considering, since together they have the following effects:</p> <ul style="list-style-type: none">• The climb rate with the new propeller is about 0,3m/s better.• The vibrations during powered flight are smaller..• The airspeed necessary for stopping the engine can be slower, while the starting procedure stays the same.• The propeller stopper assembly is more damage tolerant. <p>The structural measures and installation may only be accomplished by the manufacturer Alexander Schleicher GmbH & Co.</p> <p>All actions are to be released to service by certifying staff according EC 2042/2003 Part M / Part 66¹. The change to the manual is considered being eligible for release by the Pilot-owner pursuant to M.A.801(b)3 and must be entered on the page „Record of Revisions“ and in the „List of effective pages“.</p>						

¹ As long as no provisions for certifying staff for sailplanes and powered sailplanes were laid down, relevant legislation of the member states is applicable (§66.A.100).

In countries outside the scope of EC 2042/2003 the corresponding national rules shall apply.

Poppenhausen, 01.02.14

Alexander Schleicher

GmbH & Co.

i.A.



(Michael Greiner)

The Change described was approved by EASA under approval number Minor Change Approval 10048166, dated 17.02.14