

**68—108 PIPER**

Datum der Ausgabe: 24. Oktober 1968  
 Betroffenes Flugzeugmuster: PA 31  
 Geräte-Nr.: 2039; Baureihen: PA 31 und PA 31—300  
 Flugzeuge der Werk-Nr.: 31—2 bis einschl. 31—74, 31—76 bis einschl. 31—131, 31—133 bis einschl. 31—144, 31—146 bis einschl. 31—184, 31—186 bis einschl. 31—247, 31—249 bis einschl. 31—299; mit mehr als 100 Gesamtbetriebsstunden.

**1. Anlaß**

Im Höhenruder-Torsionsrohr, Teil-Nr. 40070—02 (In der Baugruppe Teil-Nr. 40070—00), können sich Risse bilden. Die Luftfahrtbehörde des Herstellerlandes hat dazu eine Lufttüchtigkeitsanweisung, AD 68—20—4, erlassen.

**2. Termin**

2. 1 Maßnahme 3. 1:  
 Vor dem nächsten Flug, sofern nicht bereits durchgeführt.

2. 2 Maßnahme 3. 2:  
 Innerhalb der nächsten 25 Betriebsstunden nach Inkrafttreten der LTA, sofern nicht bereits innerhalb der 75 vorangegangenen Betriebsstunden durchgeführt, und danach alle 100 Betriebsstunden nach der letzten Nachprüfung.

**3. Maßnahmen**

3. 1 Die Verkleidung am Rumpfe ist zu entfernen, das Höhenruder-Torsionsrohr, Teil-Nr. 40070—02, ist durch Sichtkontrolle auf das Vorhandensein von Rissen oder Deformationen zu prüfen.

3. 2 Das Höhenruder-Torsionsrohr in der Baugruppe Teil-Nr. 40070—00 ist auszubauen, der Antriebshebel sowie die beiden Anschlußplatten sind zu entfernen. Das Torsionsrohr, Teil-Nr. 40070—02, ist unter Zuhilfenahme einer 10x-Lupe durch Farbeindringverfahren oder Magnaflux-Verfahren, Röntgenverfahren oder ein anerkanntes gleichwertiges Verfahren auf das Vorhandensein von Rissen zu prüfen. Wenn nach der Kontrolle bei 500 Gesamtbetriebsstunden keine Risse festgestellt worden sind, ist die Maßnahme nach 3. 1 in Abständen von 100 Betriebsstunden zu wiederholen.

3. 3 Ein gerissenes oder deformiertes Höhenruder-Torsionsrohr ist vor dem nächsten Flug gegen ein Neuteil auszuwechseln, das als Einzelteil, Teilnummer 40070—02, entsprechend 2. 2 geprüft sein muß.  
 Beim Einbau des Antriebshebels und der Anschlußplatten sind die Befestigungsbolzen mit einem Drehmoment von 0,6 bis 0,8 mkg (50—70 inch pounds) festzuziehen.

**4. Durchführung und Bescheinigung**

Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung zu prüfen und im Luftfahrzeug-Bordbuch zu bescheinigen.

**68—109 ALEXANDER SCHLEICHER**

Datum der Ausgabe: 22. Oktober 1968  
 Betroffenes Segelflugzeugmuster: Ka 6E  
 Geräte-Nr.: 205; Werk-Nr.: bis einschl. 4232 mit Ausnahme der Werk-Nr. 4226.

**1. Anlaß**

Die Steuerung kann blockiert werden, wenn sich ein Ausgleichgefäß für die Fluginstrumente aus seiner Halterung löst. Wahrscheinlich hat diese Störung zu einem schweren Unfall geführt.

**2. Termin**

2. 1 Maßnahme 3. 1:  
 So bald wie möglich nach Inkrafttreten der LTA.  
 2. 2 Maßnahme 3. 2: Spätestens bis zum 1. 3. 1969.

**3. Maßnahmen**

3. 1 Die Aufhängung der Thermosflaschen ist auf ihren Festsitz zu prüfen. Bei nicht einwandfreiem festen Sitz des Gefäßes ist die Änderung nach Abschnitt 3. 2 vor dem nächsten Flug durchzuführen.

3. 2 Die Änderung der Halterung der Ausgleichsgefäße ist gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 17 der Alexander Schleicher KG, Segelflugzeugbau, 6416 Poppenhausen/Wasserkuppe, durchzuführen.

3. 3 Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung oder von einem Prüfer der Klasse 3 mit entsprechender Erlaubnis zu prüfen und im Bordbuch des betroffenen Segelflugzeuges zu bescheinigen.

Bezug: Technische Mitteilung Nr. 17

**68—110 ALEXANDER SCHLEICHER**

Datum der Ausgabe: 22. Oktober 1968  
 Betroffenes Segelflugzeugmuster: ASK 13  
 Geräte-Nr.: 267; Werk-Nr.: alle Werknummern aufwärts bis einschl. 13104 sowie 13108 und 13109, ausgenommen Werk-Nr. 13071 und Werk-Nr. 13096.

**1. Anlaß**

Während des Rollens oder bei einer harten Landung können die Fahrwerks-Druckplatten von 70 mm  $\phi$  in das große Loch an der oberen Seite der Gummipuffer hineinrutschen und durch die erhöhte Stellung des Fahrwerks die Steuerung behindern.

**2. Termin**

Maßnahme 3. 1:  
 So bald wie möglich, spätestens bis zum 1. 1. 1969.

**3. Maßnahmen**

3. 1 Die Fahrwerks-Druckplatten mit 70 mm  $\phi$  sind gemäß den Angaben des Änderungsblattes Nr. 3 der Firma Alexander Schleicher KG, 6416 Poppenhausen/Wasserkuppe, gegen solche mit 90 mm  $\phi$  auszuwechseln.

3. 2 Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung oder von einem anerkannten Prüfer der Klasse 3 mit entsprechender Erlaubnis zu prüfen und im Bordbuch des betroffenen Segelflugzeuges (im neuen Bordbuch Spalte 11) zu bescheinigen.

Bezug: Änderung Nr. 3

**68—111 SUD AVIATION**

Datum der Ausgabe: 22. Oktober 1968  
 Betroffenes Flugzeugmuster: SE 210 "Caravelle"  
 Geräte-Nr.: 2820; Baureihen und Werk-Nr.: siehe unter Maßnahmen

**1. Anlaß**

Die Luftfahrtbehörde des Herstellerlandes hat zur Beseitigung von Mängeln, die die Verkehrssicherheit gefährden können, mit Consigne de Navigabilité Nr. 68—57—15 die nachstehenden Maßnahmen angeordnet.

**2. Termin**

Siehe unter Maßnahmen.

**3. Maßnahmen**

3. 1 Änderungen

**a) Baureihen SE 210-III, -VI N und VI R, alle Werknummern**

Termin: spätestens bis zum 1. 1. 1969, Einbau einer Hülse an der "Rotol"-Antriebswelle des Hilfsgerätegetriebes, zur Verschließung der Schmierlöcher gemäß Bulletin Sud Service 54—18 (SA—1550).

**b) Baureihe SE 210-11 R; Werk-Nr. 215, 219 und 240**

Termin: spätestens bis zum 1. 12. 1968.  
 Schnellere Entriegelung des Notausganges in der Laderaumtür durch einen Baskülerschluß nach Modification SA 1553 der Sud Aviation.

**c) SE 210: alle Baureihen und Werknummern**

Termin: spätestens bis zum 1. 3. 1969, sofern nicht bereits durchgeführt. Austausch der beweglichen Gardinenbegrenzer an den Schienen im Bereich der Notausgänge gegen feststehende gemäß Sud Service Bulletin 25—50, damit das Öffnen der Gardinen nicht erschwert wird, sowie Verbesserung der Befestigung der Rettungsleinen an den Notausgängen gemäß Sud Service Bulletin SS 25—51.

**d) Baureihen SE 210-III, VI N und VI R**

Termin: Bei der ersten 6000-Stundenkontrolle nach Erreichen von 20.000 Flugstunden, spätestens beim Erreichen von 28.000 Flugstunden. Verstärkung der Verbindung des Zentralstegs an Rippe 44 der Tragflügelkonstruktion gemäß Bulletin Sud Service 57—25/Modification SA 839. Flugzeuge der Werk-Nr. 105, 110, 115 und aufwärts sind vor ihrer Auslieferung werksmäßig geändert worden.

Sowie Verstärkung der Stegverbindungen der Tragflügelkonstruktion an der rechten Seite der Rippen 37 und 43 gemäß Bulletin Sud Service 57—30/Modification SA 887. Flugzeuge der Werk-Nr. 19, 62, 86 und aufwärts sind vor ihrer Auslieferung werksmäßig geändert worden.