

neue PLZ: D-36163

Gegenstand:

- A1) Haubensicherungsleine
- A2) Seitenruderpedale
- A3) Höhenrudersteuerung
- A4) Überprüfung der Rohre des Rumpfgerüsts und der Steuerungen auf Korrosion
- B1) Erweiterung des Flug- und Betriebshandbuches
- B2) Festlegung des maximalen Durchmessers des Flügelanschlußbolzens

Betroffen:

K8, K8B, K8C, Geräte-Nr. 216, alle Werk-Nummern einschließlich aller Lizenz- und Amateurbauten sowie deren Wandlungsformen.

Dringlichkeit:

- zu A) Bei jeder Jahresnachprüfung, erstmals bis zum 30.04.96
- zu B1) Bei der nächsten Jahresnachprüfung, spätestens zum 30.04.96
- zu B2) Bei Bedarf

Vorgang:

Aus Sicherheitsgründen und auf Forderung des Luftfahrt-Bundesamtes wurde eine umfassende Prüfung des Rumpfgerüsts und der Steuerungen durch diese Technischen Mitteilung vorgesehen bzw. notwendig.

- zu A1) Durch eine nicht dem Musterstand entsprechende und/oder falsch angebrachte Haubensicherungsleine kann es beim Haubennotabwurf vorkommen, daß sich die Haube nicht vom Rumpf löst.
- zu A2) Durch extreme Überbelastung der Seitenruderpedale, können sich die Befestigungslaschen der Pedalbretter verbiegen. Dadurch kann unter anderem auch der Vollausschlag des Seitenruders eingeschränkt werden.
- zu A3) Bei mehreren Flugzeugen wurden vorgeschädigte, verbogene und gebrochene Höhenruder-Stoßstangen bei Überprüfungen festgestellt.
Vermutlich durch eine längere Zeit unentdeckte verbogene Höhensteuerstange ist es zu einem Flugunfall mit tragischem Ausgang gekommen als die Stange in der Knickstelle brach.
Es ist möglich, daß durch Einknicken des Kielrohres (z.B. bei Bruchlandung) auch die Höhenruder-Stoßstange vorgeschädigt und dieser Schaden nicht bemerkt worden ist. Beim Transport auf unebenen Gelände ist es auch möglich, daß das Höhenruder nach unten ausschlägt und durch seine Masse eine vorgeschädigte Höhenruder-Stoßstange verbiegen und dies zum Bruch der Stange führen kann.
- zu A4) Infolge eingedrungener Feuchte kann es zu Rostschäden an den Innenwandungen der Rohre des Rumpfgerüsts und der Steuerstangen kommen.
- zu B2) Spiel zwischen Flügel-Rumpf-Anschluß kann durch Aufreiben der Anschlußbesläge und Übermaßbolzen beseitigt werden.
Wenn "Anschlußbolzen für Flügel, vorn" und/oder "Einsteckbolzen für Flügelaufhängung, hinten" erneuert werden müssen, dürfen Übermaßbolzen verwendet werden.

Zu widerhandlungen verpflichten zu Schadenersatz. Alle Rechte für den Fall der Patenterteilung oder Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.

"Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlage, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden."

neue PLZ: D-36163

Maßnahmen:

- zu A1) Überprüfen, ob am Rumpf an der Haubensicherungsleine ein Karabinerhaken als Sollbruchstelle vorhanden ist (zum Beispiel: Simplex-Karabinerhaken nach DIN 5287, Hakenlänge 30 bis 35 mm). Dieser Karabinerhaken sollte sich bei einer Zugbelastung von ca. 34 kg aufbiegen. Andere Befestigungsarten, wie zum Beispiel Lederschleufe oder Nylonschnur ohne Sollbruchstelle sind nicht zulässig und durch die angesprochene Befestigungsart zu ersetzen!
- zu A2) Überprüfung der Seitenruderpedale:
Seitenruder in Nullstellung. Pedalverstellung links und rechts gleichmäßig einstellen. Winkel des Pedalbrettes zum Pedal überprüfen (Maße siehe Zeichnung L-216.42-U01). Der Winkel muß der Angabe der Zeichnung entsprechen. Pedalverstellung in vorderste Stellung einrasten und Vollausschlag des Seitenruders überprüfen. Sollten die Pedale bzw. die Befestigungslaschen der Pedalbretter verbogen sein, so können sie instandgesetzt oder durch neue Pedale ersetzt werden. Um ein Verbiegen der Pedalbretter zu erschweren, wird wahlweise empfohlen nach Fig. A2 an den Pedalen auf die Befestigungslaschen eine zusätzliche Lasche zu schweißen.
- zu A3) Höhenruder-Stoßstangen L-216.44-U 01 und L-216.44-U 02 auf Verbiegung, Verformung oder Beschädigung prüfen. Wird Verbiegung, Verformung oder Beschädigung festgestellt, ist die Stoßstange durch eine neue zu ersetzen. Verbogene Stoßstangen nicht geradebiegen, auch nur leicht durchgebogene Stoßstangen müssen ausgetauscht werden!
- zu A4) Überprüfung auf Korrosion:
Bei begründetem Verdacht auf Rostschäden die Kielrohre oder Primärstäbe des Rumpfgerüsts und alle mit einer Kontrollbohrung versehenen Rohre der Steuerungen innen auf Rostschäden überprüfen. Für die Befestigungen von Verkleidungen, Taschen usw. können Rohre angebohrt sein, die besonders gefährdet sind. Dazu müssen mit einem geeigneten Verfahren Wandstärkentests durchgeführt werden. Die Wandstärken der Rohre des Rumpfgerüsts sind aus den Zeichnungen L-216.11-S1, Ausgabe vom 17.01.58 oder L-216.11-S1 mit Änderungsstand vom 24.11.61, gültig ab Werk-Nummer 1014 zu entnehmen. Im Zweifelsfall Wandstärkenprüfung durch Abklopfen (Klangtest) oder mit einem geeigneten Schichtdicken-Meßgerät nach dem Ultraschallverfahren durchführen oder aber bei Stoßstangen mit Gewindeanschluß durch eine Endoskop-Prüfung die Rohrrinnenwand auf Rostschäden untersuchen. Sind die Innenwandungen der Rohre in Ordnung, ist eine Hohlraum-Konservierung der Rohre durchzuführen. Bei der Konservierung ist darauf zu achten, daß die Masse der Stoßstangen sich nicht wesentlich erhöht! Wird Rost festgestellt, sind die Rohre auszutauschen. Bei jeder Jahresnachprüfung auf Rostanflug und Durchrostschäden usw. achten.

neue PLZ: D-36163

zu B1) Diese Technische Mitteilung ist im Abschnitt "Anlagen" als Anhang in das Flug- und Betriebshandbuch der K 8 einzuheften und im Berichtigungsstand des Handbuches einzutragen.

zu B2) Für die maximalen Übermaß-Durchmesser der "Anschlußbolzen für Flügel, vorne" AS-Nr. 080.11.0730 und der "Einsteckbolzen für Flügelaufhängung, hinten" AS-Nr. 080.11.0511 gilt die Regel:

Die Materialdicke am Beschlag um die Bohrung herum muß an der dünnsten Stelle noch mindestens der halbe Durchmesser des Bolzens sein!

Die Bohrung im "Flügelanschluß-Beschlag, vorne" und hinten im "Hauptbeschlag" soll eine H7-Passung haben.

Werden die Vorgaben überschritten müssen die Beschläge durch neue ersetzt werden.

Material u.
Zeichnungen:

Die gegebenenfalls notwendigen Materialien und zum Austausch benötigten Teile können unter Angabe des Flugzeugtyps und der Werknummer von der Firma Alexander Schleicher GmbH & Co., Tel. 06658-890 oder 8929, FAX 06658-8940 bezogen werden.

Zur Konservierung der Innenwandungen der Rohre kann zum Beispiel "Hohlraumkonservierung ML", Artikel-Nr. 3762, Fa. VOSSCHEMIE oder ein gleichwertiges Produkt verwendet werden.

Zur Durchführung der Technische Mitteilung erforderliche Zeichnungen:

L-216.42-U01; L-216.44-U 01; L-216.44-U 02;

L-216.11-S1, Ausgabe vom 17.01.58 oder

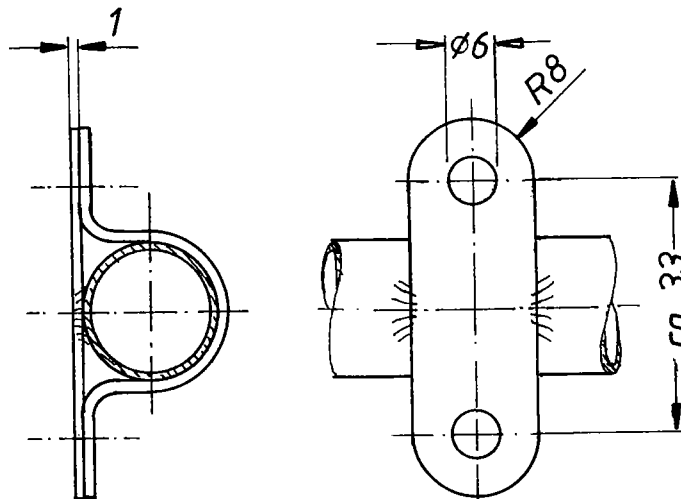
L-216.11-S1, Änderungsstand vom 24.11.61, gültig ab Werk-Nr. 1014

Fig. A2

Verstärkung der Befestigungslaschen für Pedalbrett am Fußsteuer

Material: 1.7734.4

Schweißverfahren WIG nach DIN 1912, Schweißdrahtmaterial: 1.7734.2



BLATT:
4 von 4

K 8
Technische Mitteilung
Nr. 24

Alexander Schleicher
GmbH & Co.
Segelflugzeugbau
D-36116 Poppenhausen

neue PLZ: D-36163

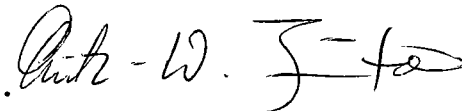
Hinweise:

Werden bei der Überprüfung zu A2, A3, A4 Mängel festgestellt, so ist ein Befundbericht mit Angaben der Werk-Nr., Starts und Flugstunden an die Prüforganisation der Firma Alexander Schleicher GmbH & Co. zu senden!

Alle Maßnahmen sind von einer sachkundigen Person durchzuführen, von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät zu prüfen und im Bordbuch, Flug- und Betriebshandbuch und in den Prüfunterlagen zu bescheinigen.

Poppenhausen, den 04.12.95

ALEXANDER SCHLEICHER
GmbH & Co.

i.A. 
(Lutz-W. Juntow)

Diese Technische Mitteilung wurde mit Datum vom 07. DEZ. 1995 durch das Luftfahrt-Bundesamt anerkannt:



Zuwendungen verpflichten zu Schadenersatz. Alle Rechte für den Fall der Patenterteilung oder Gebrauchsmuster-Eintragung vorbehalten.

Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlage, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden.