

LBA-Lufttüchtigkeitsanweisungen

33 Braunschweig, den 28. November 1970
LBA 303.61

Nach § 14 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (NfL II — 26/70) wird nachstehende Lufttüchtigkeitsanweisung erlassen.

Ein durch die Lufttüchtigkeitsanweisung betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der Lufttüchtigkeitsanweisung angegebenen Termin außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

70—83 CONTINENTAL

Datum der Ausgabe: 20. November 1970

Betroffene Flugzeugmuster: Alle Flugzeuge, die mit einem Teledyne Continental Motor der Baureihen IO-360-A; -C, -D; IO-520-A, -B, -C, -D, -E, -F, -J, -K; IO-470-C, -D; -E, -F, -H, -K, -L, -M, -N, -S, -J, -U, -V, -VO; TSIO-470-B, -C und -D ausgerüstet sind.

Anlaß

Um dem möglichen Verlust des einstellbaren Kraftstoffumgehungs-Nadelventils der Einspritzpumpe und einem hiernach folgenden Leistungsabfall vorzubeugen.

Maßnahmen

A Zunächst ist festzustellen, ob an der Kraftstoffeinspritzpumpe, unterhalb des Kniestücks für den Kraftstoffeintritt eine Messing-Sechskantschraube vorhanden ist, die eine Regelnadel aus rostfreiem Stahl mit Schlitz enthält.

Wenn nicht vorhanden, so sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Wenn vorhanden und der Nadelkopf mit Schlitz sich in der gleichen Ebene oder unterhalb der Vorderseite der Schraube befindet, ist die Regelnadel in dieser Stellung nach vorangegangener Reinigung der Schraube und des Regelnadelkopfes mit Benzin oder Tetra, mit LePages Epoxyd oder Loctite Nr. 2508 Epoxyd Zement oder einem gleichwertigen, Sicherungsmittel über Nadel-schlitz und Schraubenkopf abzuschern.

Wenn der Kopf der Regelnadel aus der Verschlusschraube herausragt, sind die Maßnahmen nach B vor dem nächsten Flug durchzuführen.

B Bei der nächsten Motorüberholung, bei Überholung der Einspritzpumpe oder Einregulierung der Einspritzpumpe ist die Regelnadel für den Kraftstoffumlauf gegen eine Nadel der Teil-Nr. 637766 oder 637767 auszuwechseln.

1. Bevor die Nadel ausgewechselt wird, ist der Motor anzulassen und auf Vollgas und die höchstmögliche Drehzahl einzustellen. Der Kraftstoffdurchfluß oder der Kraftstoffdruck ist bei entsprechenden Drehzahlen für spätere Kontrollen aufzuzeichnen. Danach Motor abstellen und die Zahl der Umdrehungen, die benötigt werden, um die Nadel bis zum Anschlag hinein-zudrehen, feststellen.

2. Die vorhandene Regelnadel ist entsprechend gegen eine Nadel, Teil-Nr. 637766 mit 8—32 Gewindegängen oder Teil-Nr. 637767, mit 10—32 Gewindegängen auszuwechseln. Beim Auswechseln der neuen Nadel einen neuen "O"-Ring, Teil-Nr. AN 123957 verwenden.

3. Die Nadel ist bis zum Anschlag hineinzudrehen und bis zu der vorher gemessenen Einstellung herauszudrehen. Motor anlassen und auf Vollgas und höchste Drehzahl einregulieren. Hiernach die Nadel einregulieren, um auf die vorher aufgezeichneten, Vollgas-, höchste Drehzahl- und Kraftstoffdruck- oder Durchflußwerte zu gelangen.

4. Die Nadel ist mit Sicherungsdraht durch das Bohrloch im Nadelenschaft und das nicht verwendete Loch in der Messing-schraube oder um die Regulierschraube des Druckentlastungs-ventils an der Rückseite der Pumpe, abzuschern. Hierbei die notwendige Sorgfalt beachten, um die Nadeleinstellung nicht zu stören.

Weitere Einzelheiten sind dem Teledyne Continental Motor Service Bulletin M 70-10, Rev. 1 vom 25. Juni 1970 oder einer gültigen späteren Ausgabe zu entnehmen.

Anmerkung

Anstelle der Maßnahmen nach B 1, 2, 3, kann die Einregulierung der Kraftstoffpumpe gemäß den Angaben des gültigen, von der FAA anerkannten Overhaul- and Parts Catalogue for Fuel Injection Systems, Form X-30091 des Herstellers, vorgenommen werden.

Frist

Innerhalb der nächsten 25 Betriebsstunden.

Durchführung und Nachprüfung

Die Maßnahmen sind von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und im Luftfahrzeug-Bordbuch des betroffenen Flugzeuges zu bescheinigen. (Prüfer Klasse 2)

Bezug: AD-FAA 70-14-7, Amdt. 39-1092

Teledyne Continental Motor Service Bulletin SB M 70-10, Rev. 1 vom 25. 6. 1970.

70—84 BEECH

Datum der Ausgabe: 20. November 1970

Betroffene Flugzeugmuster: Beech 95; Geräte-Nr. 595

Alle Flugzeuge der Baureihen: 95, B 95, 95-55, 95-A 55, B 95 A, D 95 A, E 95, 95-B 55, 95-B 55 A, 95-B 95 B, 95-C 55, 95-C 55 A, D 55 und D 55 A, die nicht mit Kraftstoffzellen gemäß Beech Kit 35-9009 S ausgerüstet sind.

Anlaß

Vorbeugung gegen Leistungsverlust des Motors bei Startvorgängen mit teilweise entleerten Kraftstoffbehältern.

Maßnahmen

1. Ein Kurvenstart oder ein Start unmittelbar nach einer schnell gerollten Kurve ist nicht zulässig.

Innerhalb der nächsten 10 Betriebsstunden nach Bekanntgabe der LTA ist am unteren Teil des federnd eingebauten Instrumentenbrettes oder an der Vorderkante der Montagetafel für den Tankwahlhebel ein deutlich lesbares Warnschild mit folgendem Wortlaut anzubringen:

"Start und Landung nur auf Hauptbehälter. Kurvenstart oder Start nach schnell gerollter Kurve nicht zulässig. Vorschriften des Flughandbuchs für Kraftstoffsystem beachten".

Das Flughandbuch (Flight Manual) ist mit Beech Part No. 130776 AFM Supplement vom 27. November 1968 entsprechend zu ergänzen. Dabei sind die Bemerkungen a) und b) unter dem Titel "For Ground Operation" zu streichen.

2. Erst nachdem in beiden Flügeln Kraftstoffzellen gemäß Beech Kit 35-9009 S eingebaut sind, entfallen die Maßnahmen der LTA, ist das Warnschild zu entfernen und sind die im Flughandbuch eingetragenen Ergänzungen zu streichen.

Frist: siehe unter Maßnahmen.

Durchführung und Nachprüfung

Die Anbringung des Warnschildes kann vom verantwortlichen Flugzeugführer durchgeführt werden und ist im Luftfahrzeug-Bordbuch zu bescheinigen. Der Einbau der Kraftstoffzellen ist von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und in einem Nachprüfschein zu bescheinigen.

Sonstiges

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung ersetzt die LTA-Nr. 69-7 vom 22. 1. 1969.

Bezug: FAA AD 68-26-6 Amdt. 39-702 vom 1. 1. 1969 und

Amdt. 39-712 vom 27. 1. 1969

Amdt. 39-1040 vom 24. 7. 1970

Airplane Flight Manual Supplement

Part Nr. 130776 vom 27. 1. 1968.

70—86 SCHLEICHER

Datum der Ausgabe: 26. November 1970

Betroffenes Luftfahrtgerät: Segelflugzeug K6E; Geräte-Nr. 205; alle Werknummern bis einschl. Werk-Nr. 4350

Segelflugzeug K10; Geräte-Nr. 239; alle Werknummern

Motorsegler ASK 14; Geräte-Nr. 684; alle Werknummern bis einschl. 14048 mit Ausnahme der Werk-Nr. 14043 und 12002/M.

Anlaß

Vorbeugung einer möglichen Fehlmontage des Pendelruder-Sicherungsbolzens. Es ist möglich, das Pendelruder auf das Holmrohr aufzuschieben und den Pendelrudersicherungsbolzen außerhalb des Holmrohrendes einzustecken. In solchem Falle ist das Pendelruder nicht gesichert.

Maßnahmen

Das Holmrohr ist durch Einnieten eines Stützens gemäß den Angaben der Technischen Mitteilungen K6E-Nr. 18, K10-Nr. 2 und ASK 14-Nr. 3 des Herstellers, Alexander Schleicher, Segelflugzeugbau, 6416 Poppenhausen, zu verlängern.

Frist

Bis 1. 4. 1971.

Durchführung und Nachprüfung

Die Maßnahmen sind von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und im Luftfahrzeug-Bordbuch des betroffenen Segelflugzeuges bzw. Motorseglers zu bescheinigen.

Anmerkung

Technische Unterlagen und Teile können vom Hersteller Alexander Schleicher, Segelflugzeugbau, 6416 Poppenhausen, bezogen werden.

Bezug: Technische Mitteilung K6E-Nr. 18, K10-Nr. 2, ASK 14-Nr. 3.

Der Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes
Ossenbühn

II — 145/70

Bekanntmachung einer Änderung der Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes über die Festlegung des Verwendungszweckes der Luftfahrzeuge vom 26. April 1968 (NfL II — 51/68)

Braunschweig, den 24. November 1970
LBA II 21 — 300.23

Die Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes über die Festlegung des Verwendungszweckes der Luftfahrzeuge vom 26. April 1968 (NfL II — 51/68) wird wie folgt geändert:

1. Unter Ziffer 2. 4 "Frachtbeförderung-Transport of Cargo" wird Absatz 2 wie folgt neu gefaßt:

"Flugzeuge, deren Verwendungszweck in dieser Kategorie festgelegt ist, können für jeden Zweck mit Ausnahme der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und der Luftarbeit verwendet werden."

2. Unter Ziffer 2. 5 "Nichtgewerblicher Verkehr — Private" wird Absatz 2 wie folgt neu gefaßt:

"Flugzeuge, deren Verwendungszweck in dieser Kategorie festgelegt ist, können für jeden Zweck mit Ausnahme der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen und der Luftarbeit verwendet werden."

Der Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes
Ossenbühn

II — 146/70

Ungültigkeitserklärung

Braunschweig, den 13. November 1970
LBA II 24 — 303.14

Das Lufttüchtigkeitszeugnis Nr. 4668 vom 12. Mai 1970 für das Flugzeug S-205/20 R, D— ECNZ wird hiermit für ungültig erklärt.

Der Direktor des Luftfahrt-Bundesamtes
Ossenbühn

II — 147/70

Verlust eines Luftfahrerscheins

Koblenz, den 12. November 1970
— 336 — 38 —

Der Luftfahrerschein für Privat-Flugzeugführer Nr. RPK 80, ausgestellt von der Bezirksregierung Koblenz am 15. 8. 1968, für Herrn Axel Peter Neubert, 5591 Büchel, Haus Nr. 83, ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt.

Bezirksregierung Koblenz
Im Auftrag
Groß

II — 148/70

Verlust des Beiblatts "A" zum Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer

8580 Bayreuth, den 20. November 1970
III/6 — 7570 K — 7

Das Beiblatt "A" zum Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer Nr. BYOFR-102, ausgestellt am 26. 5. 1970 von der Regierung von Oberfranken, gültig bis 6. 5. 1972, auf den Namen Hans Küspert, ist dem Inhaber in Verlust geraten.

Regierung von Oberfranken
Im Auftrag
Dr. Straub

II — 149/70

Verlust eines Luftfahrerscheins

89 Augsburg 1, den 24. November 1970
III/7 — XVI b — 941/70

Der Luftfahrerschein für Freiballonführer Nr. BYSCH 35 samt Beiblatt des Herrn Alfred Dolpp, geb. am 1. 4. 1934 in Augsburg, wohnhaft: 8901 Stadtbergen, Steppacher Straße 10 c, ausgestellt von der Regierung von Schwaben in Augsburg am 8. 4. 1969 (Erstausstellung 6. 3. 1963), gültig bis 1. 4. 1971, ist in Verlust geraten und wird hiermit für ungültig erklärt.

Regierung von Schwaben
Im Auftrag
Dr. Lieberknecht