

Gegenstand: Überprüfung der Bremsklappen-Anschläge

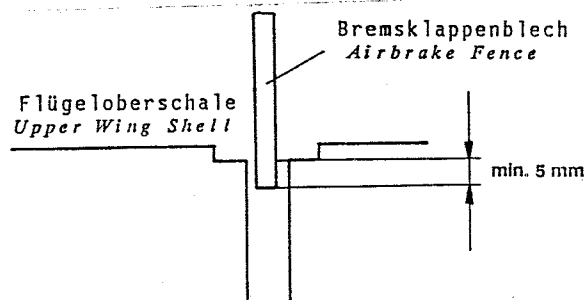
Betroffen:	Muster/Baureihe	Werk-Nr.
	ASTIR CS	1001 - 1536
	ASTIR CS 77	1601 - 1844
	ASTIR CS Jeans	2001 - 2248
	Club Astir II	5001 - 5061 (Zusatz "C")
	Standard Astir II	5001 - 5061 (Zusatz "S")
	G 102 Club Astir III	ab 5501 (Zusatz "C")
	G 102 Club Astir IIIb	ab 5501 (Zusatz "Cb")
	G 102 Standard Astir III	ab 5502 (Zusatz "S")
	SPEED ASTIR II	4001 - 4027
	SPEED ASTIR IIB	4028 - 4107
	TWIN ASTIR	3000 - 3291
	TWIN ASTIR TRAINER	3088 - 3291 (Zusatz "T")
	G 103 TWIN II	3501 - 3729
		3730 - 3878
		33879 - 34078
	G 103A TWIN II ACRO	3544 - 34078 (Zusatz "K")
	G 109	6001 - 6159
	G 109B	ab 6200

Dringlichkeit: spätestens 31.12.1992

Vorgang: Bei einem starken Verschleiß der Bremsklappen-Anschläge, der bei den regelmäßigen Kontrollen nicht entdeckt wurde, können die Bremsklappen (BK) zu weit ausfahren und sich in dieser Position an der Flügeloberseite verhaken.

Maßnahmen:

- Überprüfung der Bremsklappen-Anschläge**
Als Vorsichtsmaßnahme sind die BK-Anschläge (äußere Kante des BK-Kastens) auf Zustand und Verschleiß zu prüfen.
Lackrisse um das äußere Ende des BK-Kastens können Anzeichen für eine Beschädigung des darunterliegenden GFK-Laminats sein.
Bei voll ausgefahrenen Bremsklappen ist der Verschleiß der BK-Anschläge zu überprüfen; dabei sollen die äußeren BK-Schwenkhebel an den Anschlägen anliegen.
Stets muß sich die Unterkante des BK-Blechs mindestens 5 mm unterhalb der Aussparung für die BK-Abdeckung in der oberen Flügelhälfte befinden (siehe Zeichnung unten).
Normaler Verschleiß ist zulässig, solange oben genannte Bedingung erfüllt ist.





Technische Mitteilung

TM 306-31
TM 315-49
TM 320-6
TM 817-36

GROB

Anmerkung: Bei vollständig aufgerüstetem Flugzeug kann es vorkommen, daß die BK-Schwenkhebel nicht ganz am Anschlag anliegen, wenn der BK-Hebel voll nach hinten gezogen wird. Ursache hierfür können Unterschiede in der Radbrems-Einstellung oder zwischen der linken und rechten BK-Einstellung sein. Die Überprüfung wird am einfachsten durchgeführt, indem man entweder die Flügel abbaut oder die BK-Verbinder im Rumpf vorrübergehend trennt.

Warnung:

1. Es ist sicherzustellen, daß die BK vor dem nächsten Flug wieder angeschlossen werden.
2. Die BK-Anschläge dürfen nicht mit einer Feile oder ähnlichem Werkzeug abgeschliffen werden, in der Absicht die BK-Wirkung zu erhöhen.
2. **Reparatur der Bremsklappen-Anschläge**
Wird bei der Überprüfung gemäß Maßnahme 1 ein zu starker Verschleiß der Anschläge festgestellt, so ist vor dem nächsten Start eine Reparatur gemäß Reparaturanleitung durchzuführen.
3. **Regelmäßige Kontrollen der BK-Anlage** gemäß Maßnahme 1 sind von großer Wichtigkeit. Daher ist:
 - im Flughandbuch im Abschnitt "Aufrüsten des Flugzeugs" ein Punkt über die Kontrolle der BK-Anschläge auf Beschädigung (siehe Maßnahme 1) handschriftlich aufzunehmen.
 - im Wartungshandbuch bei der Kontrolle für die Jahresnachprüfung unter Abschnitt "Tragwerk" folgender Punkt handschriftlich zu ergänzen:
 Bremsklappen-Anschläge
BK-Blech/BK-Kasten min. 5 mm Überlappung


Eine gedruckte Ausgabe der betroffenen Handbuchseiten wird bei den nächsten Handbuchrevisionen herausgegeben.

Material: siehe Reparaturanleitung

Gewicht und Schwerpunktlage: Kein Einfluß

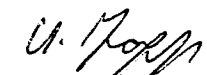
Hinweis: Die Maßnahmen können von einer sachkundigen Person oder einem Luftfahrttechnischen Betrieb durchgeführt werden und sind von einem Prüfer Klasse 3 im Bordbuch zu bescheinigen.

Mattsies, 14. Sept. 1992


Dipl.-Ing. J. Altmann
(Musterprüfleitstelle)

LBA anerkannt:




29. Sep. 1992

P.S.: Falls Sie Ihr Flugzeug inzwischen weiterverkauft haben, bitten wir Sie, diese TM umgehend an den neuen Besitzer weiterzuleiten und uns seine Anschrift unter Angabe der Werknummer mitzuteilen

DATUM / DATE 14. Sept. 1992	ERSETZT AUSGABE / ISSUE EDITION	BEARBEITET / PREPARED BY J. Altmann	MUSTERGEPRÜFT / APPROVED BY	SEITE / PAGE 2 von 2
--------------------------------	---------------------------------	--	-----------------------------	-------------------------

Diese Reparaturanleitung gehört zu den oben angeführten Technischen Mitteilungen und beinhaltet die Reparatur der Bremsklappen (BK)-Anschläge.

Anmerkung: Bei der Reparatur sind neben dem nachstehend geschilderten Arbeitsablauf auch die allgemeinen Angaben im Wartungshandbuch/ Reparaturanleitung zu beachten.

Material: - je 3 Lagen Glasgewebe WL 8.4551.60 (Interglas 92125), ca. 15 cm x 10 cm.
Zuschnitt diagonal
- Anschlagklotz 102-1001.17 (1 oder 2 Stück nach Bedarf)
- Harz/ Härter gem. WHB
- Baumwollflocken Typ F 1 f

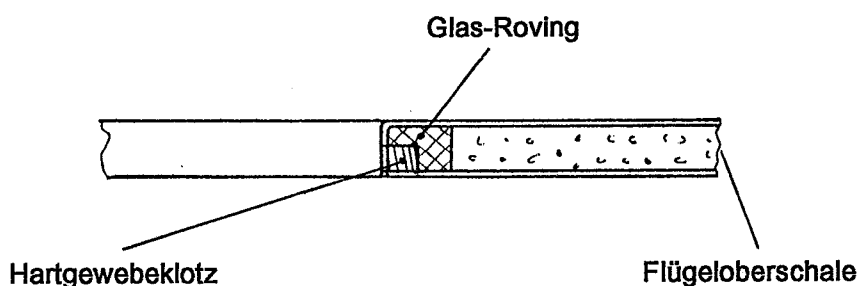
Werkzeug: Üblicher Werkzeugsatz

Anmerkung: Es wird empfohlen, beim Ausbau Notizen und Skizzen anzufertigen, um den Wiedereinbau zu erleichtern.

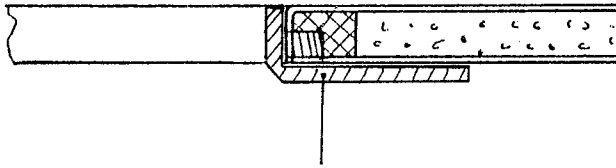
Arbeitsablauf:

1. Flügel abbauen, gemäß Flughandbuch. Flügel mit Oberseite nach oben auf Böcken ablegen.
2. An beiden Flügeln nochmals überprüfen, ob die Unterkante des BK-Blechs weniger als 5 mm unterhalb der Aussparung für die BK-Abdeckung liegt (siehe auch TM). In diesem Fall sind die folgenden Arbeitsschritte für beide Flügel durchzuführen.
Ist nur ein Flügel außerhalb der Toleranz, sind die Arbeitsschritte 3 bis 11 zuerst an diesem Flügel durchzuführen.
3. Bremsklappen ganz ausfahren und Bremsklappenblech ausbauen.
4. Reparaturstelle soweit erforderlich anschleifen.
5. Schleifstaub entfernen und Reparaturstelle reinigen.
6. Anschlagklotz 102-1001.17 mit Dickharz (Mischung aus Harz/ Härter/ Baumwollflocken) setzen (siehe Zeichnung) und mit Schraubzwinde fixieren.
Anmerkung: Es wird empfohlen, den Klotz vor dem Setzen bei Bedarf auf die ungefähre Größe und Form zuzuschleifen/ zuzuschneiden.

Ursprünglicher Aufbau der BK-Anschläge

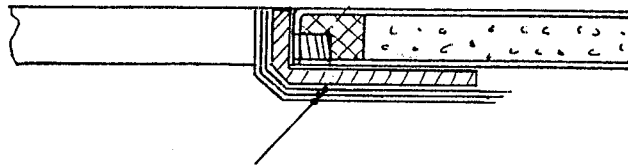


Zusätzlicher Anschlagklotz 102-1001.17



Anschlagklotz 102-1001.17

7. Klebestelle aushärten lassen (Aushärtedauer siehe Reparaturanleitung). Anschließend Anschlagklotz soweit abschleifen, bis die richtige Einstellung des Anschlages erreicht ist. Den Anschlagklotz gemäß Zeichnung schräg schleifen, um eine größere Auflagefläche des BK-Hebels am Anschlagklotz zu erhalten. Hierzu ist das BK-Blech einzubauen und die Einstellung gemäß TM zu überprüfen. BK-Blech wieder ausbauen.
8. Eventuelle Unebenheiten und Kanten mit Dickharz (Mischung aus Harz/ Härter/ Baumwollflocken) ausgleichen bzw. runden.
9. 3 Lagen Glasgewebe WL 8.4551.60 (Interglas 92125) gemäß Zeichnung über Anschlagklotz legen (Größe nach Bedarf zuschneiden).



3 Lagen 92125

10. Laminat aushärten lassen. Hierzu sind die Angaben in der Reparaturanleitung zu beachten.
11. Evtl. Risse um das äußere Ende des BK-Kastens (Oberseite) sollten ebenfalls gemäß Reparaturanleitung repariert werden.
12. BK-Blech einbauen.
13. Flügel anbauen, Einstellung und Funktionsprüfung der BK-Anlage und der Radbremsanlage gemäß Flug- bzw. Wartungshandbuch durchführen.
14. Bei angebauten Flügeln den Abstand zwischen BK-Hebel und Anschlag bei voll ausgefahrenen Bremsklappen am nicht reparierten Flügel überprüfen. Ist dieser Abstand **größer als 5 mm**, ist in diesem Flügel ebenfalls ein zusätzlicher Anschlagklotz gemäß den Arbeitsschritten 3 bis 13 einzubauen.
15. Flügel wieder anbauen und Einstellung und Funktionsprüfung der BK-Anlage und der Radbremsanlage gemäß Flug- und Wartungshandbuch durchführen.

Die ordnungsgemäße Reparatur der BK-Anschläge ist von einem Prüfer Klasse 3 im Bordbuch zu bescheinigen.