

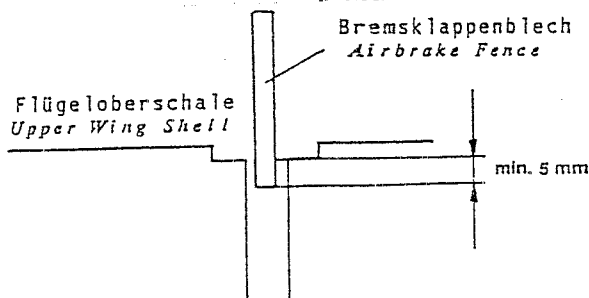
Gegenstand: Überprüfung des Bremsklappen-Anschläge

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 Flügeloberschale verhaken.

Maßnahmen: 1. 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 Anschlängen anliegen:
Stets muß sich die Unterkante des BK-Blechs mindestens 5 mm unterhalb der Aussparung für die BK-Abdeckung in der oberen Flügelchale befinden (siehe Zeichnung unten).
Normaler Verschleiß ist zulässig, solange oben genannte Bedingung erfüllt ist.





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

LBA anerkannt:

Dipl.Ing. J. Altmann
(Musterprüfleitstelle)



U. Pöppel
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
--------------------------------	-----------------------------------	--	-----------------------------	-------------------------