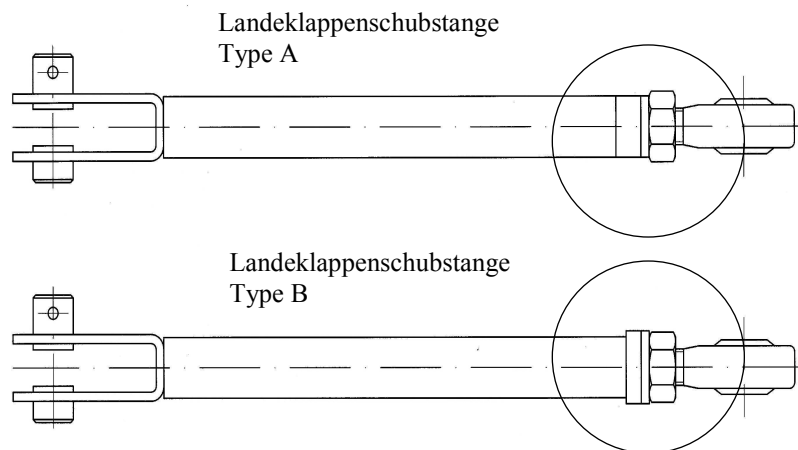


Gegenstand: Gelenklager und Landeklappenschubstange

Betroffen: DYNAMIC WT 9 von Werk-Nr. 002/2001 bis Werk-Nr. 200/2007.
Trifft nicht auf Flugzeuge zu, bei denen die Schubstange der Type-B verbaut ist (siehe nachstehende Zeichnung)



Ausführung: Unverzüglich

Gewichte: - keine Änderung

Momente: - keine Änderung

Grund: Ermüdungsbruch am Gelenklager durch verbogene Landeklappenschubstange

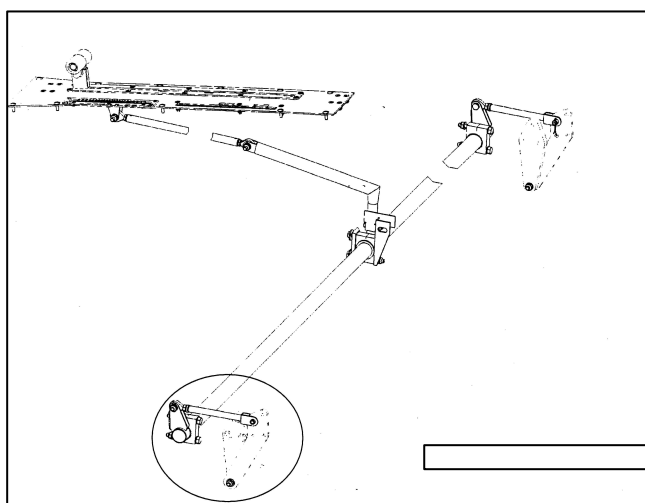


Fig.1 Landeklappenanlenkung

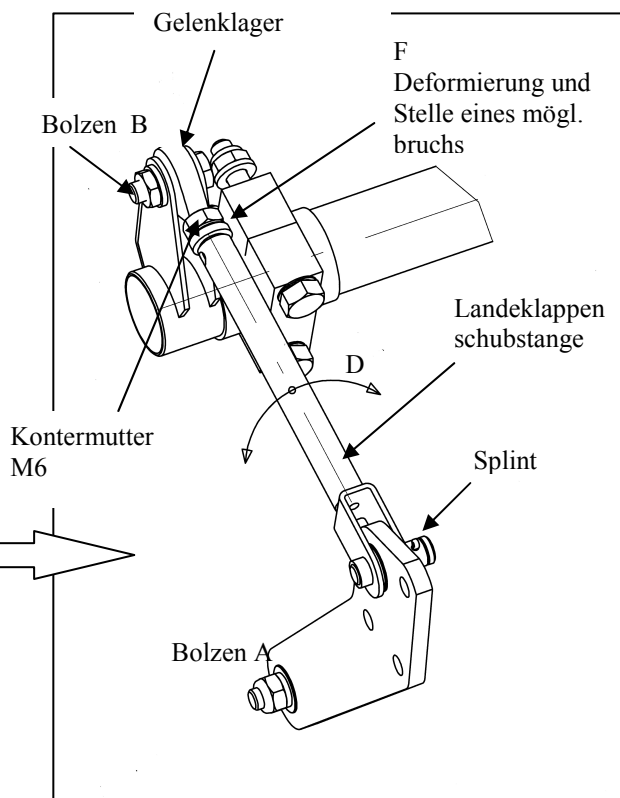


Fig.2 Details Landeklappenschubstange

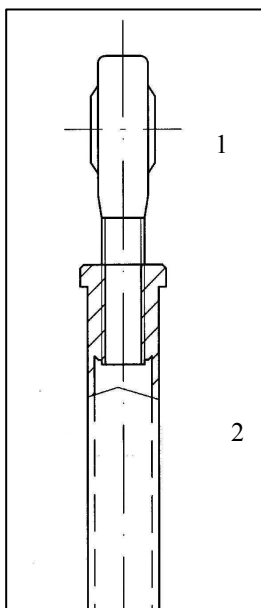
Maßnahmen: Ziel der Maßnahme ist es festzustellen, ob sich die Landeklappenschubstange der rechten und linken Tragfläche in korrekter Ausrichtung und Position befinden, um zu vermeiden, dass durch unsachgemäße Ausrichtung und Biegebelastung evtl. Ermüdungsbrüche entstehen können.

I. Überprüfung der Ausrichtung und der Durchbiegung

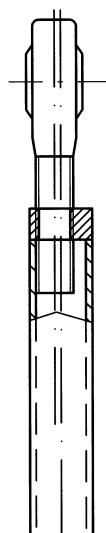
1. Ausfahren der Landeklappen in Endstellung (Klappenposition 3)
2. Entfernen der Landeklappenschubstange gemäß folgender Anleitung:
 - 2.1. Fixieren des Bolzens A, Splint entfernen), Fig. 2
 - 2.2. Entfernen des Bolzens A
 - 2.3. Lösen und entfernen des Bolzens B
3. Nachmessen der exakten Länge „d1“ (s. nachstehende Zeichnung) der gelösten Schubstange. Dieser Wert ist schriftlich festzuhalten und wird für den Wiedereinbau benötigt



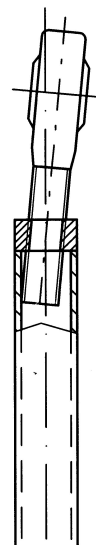
4. Lösen der Kontermutter M6 und herausdrehen der Schubstange
5. Visuelle Kontrolle des Gelenklagers (1) und der Ausrichtung der Schubstange (2). Es ist nachzuprüfen, ob das Gelenklager sich in der Flucht mit der Schubstange befindet und am Punkt F (siehe nachstehende Zeichnung) nicht verbogen ist



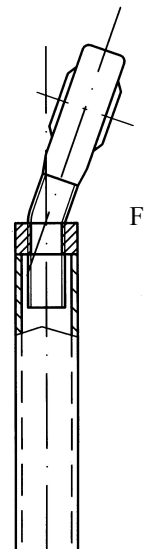
Korrekt



Falsch



Falsch



Falsch

6. Wenn sich Gelenklager und Schubstange in korrekter Ausrichtung befinden, kann die Schubstange wieder eingebaut werden.
7. Es ist sicherzustellen, dass die Länge der Schubstange „d1“ entspricht (siehe I.3)
8. Festziehen der Kontermutter M6
9. Montieren der Schubstange in umgekehrter Reihenfolge wie unter I.2. beschrieben
10. Einsetzen und sichern des Splints
11. Nach erfolgtem Wiedereinbau der Landeklappenschubstange ist zu überprüfen, ob diese bei komplett ein- und ausgefahrenen Landeklappen leichtgängig ist (gemäß Zeichnung Fig. 2. Position D)

II. Erforderliche Maßnahmen bei nicht korrekter Ausrichtung, bzw. verbogener Schubstange:

1. Falls eine Abweichung wie unter Punkt I.5 aufgeführt festgestellt wurde, sind beide Teile (Schubstange und Gelenklager) gegen ein neues Originalteil des Herstellers auszutauschen. Im Zweifelsfall ist der Einbau von Neuteilen erforderlich, bzw. es muss der Hersteller kontaktiert werden.

2. Der Einbau der neuen Originalteile hat gemäß Punkt I.6 – I.11 zu erfolgen

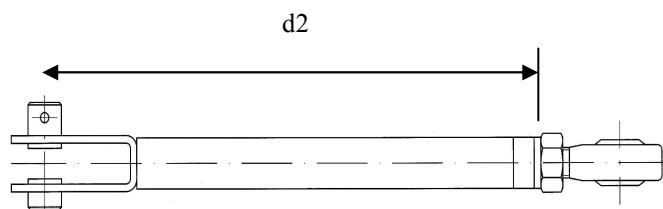
Bestellinformation: Gelenklager GAXSW6 (Bestell-Nr. DYN-604p30)
Schubstange DYN-604-16 (Bestell-Nr. DYN-604p7)

Um eine kostenlose Lieferung sicherzustellen, kontaktieren Sie den Hersteller AEROSPOOL mit folgendem Formular:

http://www.aerospool.sk/index.php?option=com_ckforms&view=ckforms&id=3&Itemid=

Unter der Position “Parts of order” führen Sie bitte die Artikel-Nr. ZBWT9 16A/2012 mit der entsprechenden jeweiligen Länge “d2” für die linke und rechte Schubstange auf (Längenangabe in mm). Bitte führen Sie die Gesamtflugstunden und die Werknummer des Flugzeugs auf.

Alternativ kann die Bestellung auch unter der Telefax-Nr. 00421-465183250 erfolgen.



Dokumentation: Bitte vermerken Sie die Durchführung dieses Service Bulletins in der Lebenslaufakte ihres Flugzeugs.

Prievidza, 24 September 2012

Approved:

Issued:

Approved by: CAA of Slovak republic