

<b>Titel: Prüfung der Ablaufbohrung in der Mastwurzel</b>		
<b>AG-SB-2019-01-A-DE</b>		<b>Kategorie:</b>
<b>Gültigkeit</b>		<b>A - Sicherheitskritisch</b> <b>B – Empfohlen</b> <b>C – Optional</b>
<b>Betroffene Fluggeräte:</b>  MTO2017	<b>Betroffene Werknummern:</b>  Jeder AutoGyro MTO2017	
Auf das angegebene oder nachfolgende Problem wird im Wartungshandbuch Manufacturer Maintenance Manual (MMM) in letztgültiger Ausgabe verwiesen.		Siehe AutoGyro Webseite
Dieses Formular ist eine Reaktion von AutoGyro auf ein bei Wartungsarbeiten gefundenes Problem, welches eine Eingrenzung oder Korrektur erfordert, bzw. Eine Service-Information über Flugzeugmodifikationen. Unterstützung erhalten Sie bei AutoGyro unter Tel.: 49(0)5121 88056-00, oder Email <a href="mailto:airworthiness@auto-gyro.com">airworthiness@auto-gyro.com</a> .		

**Dokumentationspflicht (Durchführung des Service Bulletins)**

Die Durchführung dieser Herstellerinformation (Service Bulletin), oder die Entscheidung seiner Ablehnung, muss ordnungsgemäß dokumentiert werden, sofern dies die zuständige Behörde vorschreibt.

**Legende der Kategorien**

A – Sicherheitskritisch – Nichtbeachtung kann zu Verlust der Flugsicherheit, Verletzung oder Tod führen  
 B – Wichtig – Nichtbeachtung kann zu verminderter Sicherheit, Personen- und/oder anderen Schäden führen  
 C - Vorteilhaft – verbessert Betriebsverhalten, Zuverlässigkeit und/oder die Wartbarkeit

<b>Signaturen für die Dokumentengenehmigung</b>	
<b>Chief Certification Officer</b>	<b>Chief Technical Officer</b>

<b>Contact &amp; Info:</b> <a href="mailto:airworthiness@auto-gyro.com">airworthiness@auto-gyro.com</a> <a href="http://www.auto-gyro.com">www.auto-gyro.com</a>	<b>AutoGyro GmbH</b> Dornierstr. 14 31137 Hildesheim
--	--

**Anlass**

Es wurde festgestellt, dass bei einer geringen Anzahl der auf dem Markt befindlichen MTO2017 Rahmen, während der Herstellung des Hauptrahmens die Ablassbohrung der Mastwurzel (Bild 1) weggelassen worden sein kann.

Dies kann dazu führen, dass die während des Elektropolierens eingesetzten Spülflüssigkeiten im Mast bleiben und dort eingeschlossen sind.

Dieses Service Bulletin beinhaltet die Anleitung, wie jegliche Flüssigkeit abgelassen werden kann, falls die Ablassbohrung nicht vorhanden ist.

**Arbeitsaufwand und Voraussetzungen**

Die Ausführung darf nur durch eine Organisation oder Einzelperson ausgeführt werden, die berechtigt und geschult ist, Wartungsarbeiten an AutoGyro-Fluggeräten durchzuführen.

Geschätzte Zeit, um die Aufgabe als eigenständiges Element abzuschließen:

Voraussichtlich 30 – 45 Minuten, je nach Befund

**Fristen**

Vor, oder spätestens bei der nächsten planmäßigen Wartung

**Kundenregelung**

Nicht anwendbar. Arbeitsstunden und Material werden von diesem SB nicht erfasst.

**(Sonder-)werkzeuge und Verbrauchsmaterialien**

Standardwerkzeug

**Auswirkungen auf Gewicht und Balance**

Keine Auswirkung

**Betroffene Handbücher**

POH AutoGyro und AMM AutoGyro sind nicht betroffen

**Bisherige Modifikationen, die dieses SB beeinflussen**

Keine

**Arbeitsanweisungen (zur Durchführung dieses SB erforderliche Maßnahmen):**

Gültig ab 01. April 2019

## Vorgehensweise

1. Ermitteln Sie zunächst, ob eine Ablassbohrung vorhanden ist:
  - a) Entfernen Sie (falls montiert) die Mastverkleidung
  - b) Entfernen Sie die Schrauben, mit denen die Seitenverkleidung am Mast befestigt ist (Bild 2)
  - c) Ziehen Sie vorsichtig die linke oder rechte Seitenverkleidung zur Seite, um die unteren Schraubenlöcher erreichen zu können
  - d) Nutzen Sie eine geeignete Spritze und füllen Sie 500ml destilliertes Wasser in eine der unteren Bohrungen, an denen die Mastverkleidung befestigt wird (Bild 3)
  - e) Wenn destilliertes Wasser aus der unteren Ablaufbohrung des hinteren Kielrohres austritt, ist die Ablaufbohrung des Mastes vorhanden. Es sind dann keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Montieren Sie die Seiten- und Mastverkleidung (Bild 4)
2. Falls keine Flüssigkeit aus dem Kielrohr austritt, entfernen Sie (falls montiert) die Lufthutze des Ölkühlers, um Zugang zur Mastwurzel zu erhalten
3. Stellen Sie einen geeigneten Behälter unter das Fluggerät, um ggf. austretende Flüssigkeit aufzufangen
4. Ankörnen, anschließend ein Loch  $\varnothing 5\text{mm}$  auf der hinteren linken Seite der Mastwurzel 5mm oberhalb der Schweißnaht, 8mm vor oder hinter dem vertikal verlaufenden Radius (Bild 5) bohren
5. Entragten Sie die  $\varnothing 5\text{mm}$  Bohrung
6. Wenn eine klare Flüssigkeit (Wasser) austritt, gehen Sie zu Schritt 8
7. Wenn eine farbige Flüssigkeit austritt, ist eine Spülung erforderlich:
  - a) Kleben Sie das zuvor gebohrte  $\varnothing 5\text{mm}$  Loch ab
  - b) Nutzen Sie eine geeignete Spritze und füllen Sie 500ml destilliertes Wasser in eine der unteren Bohrungen, an denen die Mastverkleidung befestigt wird (Bild 3), entfernen Sie das Klebeband und lassen Sie die Flüssigkeiten austreten
  - c) Wiederholen Sie die Schritte a. und b. mindestens dreimal oder so oft, bis die austretende Flüssigkeit klar ist.
8. Entfernen Sie alle Rückstände der Flüssigkeiten aus dem Rahmen / den Komponenten und trocknen Sie den Bereich
9. Bringen Sie die Lufthutze des Ölkühler, die Seiten- und die Mastverkleidung wieder an

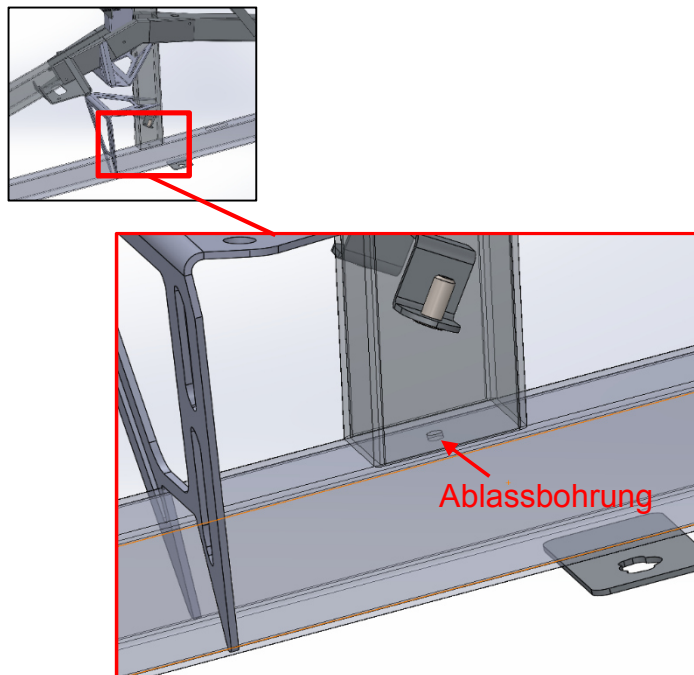


Bild 1



Bild 2

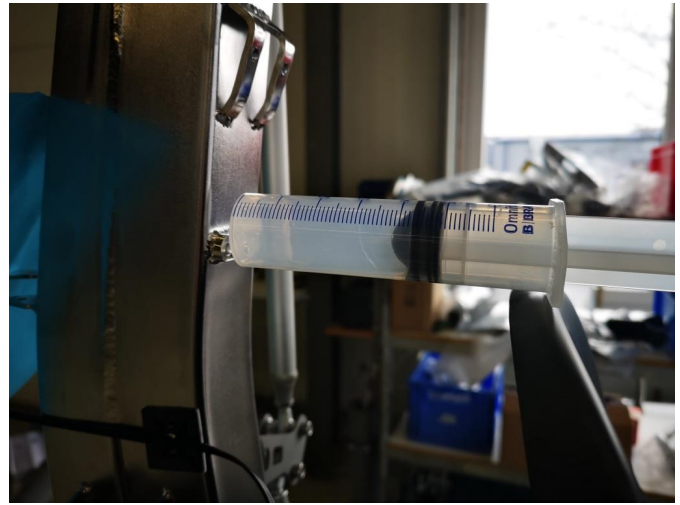


Bild 3



Bild 4

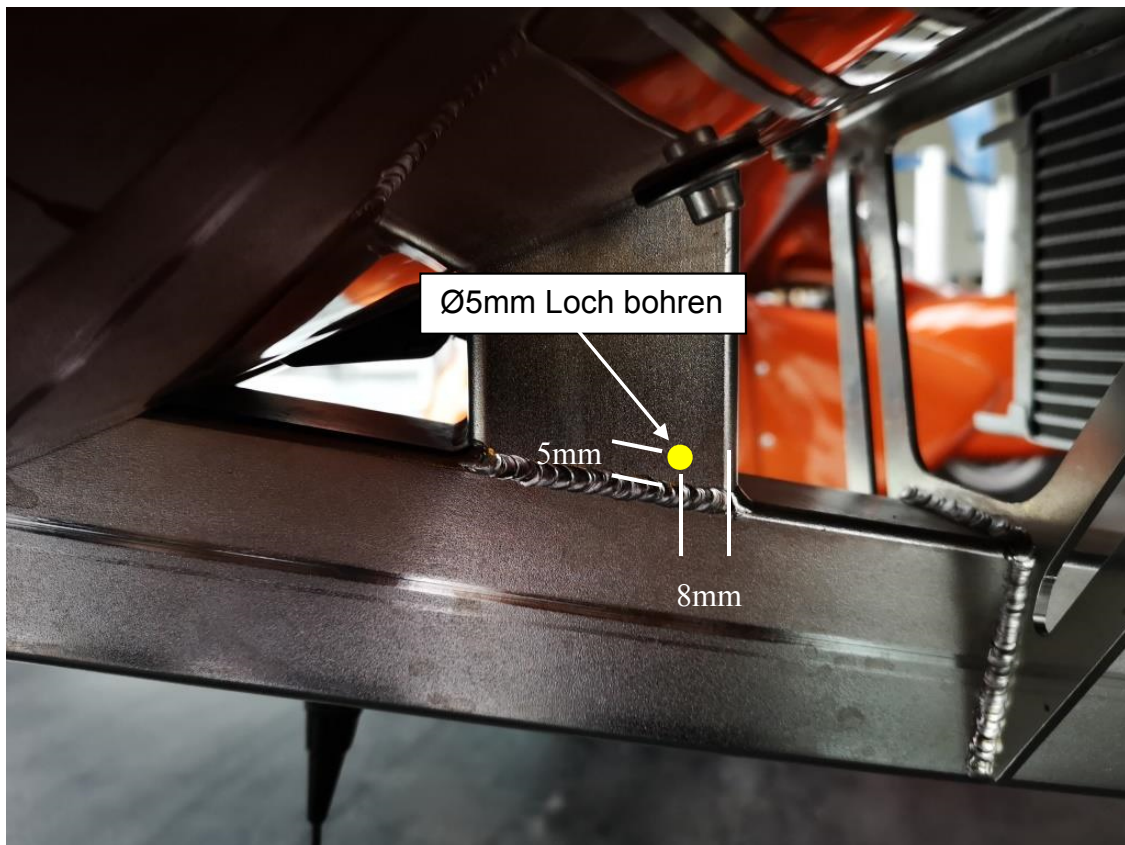


Bild 5

**Der Abschluss dieses Service Bulletin muss entsprechend der im Einsatzland geltenden Anforderungen in der Flugzeugdokumentation vermerkt werden.**

**Teile / Material (erforderliche Artikel zu diesem Service Bulletin):**

Keine

**Verbrauchsmaterialien (mit Zukauf-Teilenummer)**

Keine

**Austauschbarkeit**

Nicht betroffen

**Teiledisposition**

- a) Entsorgungsvorschriften – Entsorgung von Öl und/oder chemischen Flüssigkeiten nach den örtlichen Richtlinien
- b) Umweltgefahren von Teilen, die gefährliche Stoffe enthalten – Umweltgefährdungen im Zusammenhang mit der Entsorgung oder Lagerung chemischer Stoffe
- c) Schrottanforderungen (z.B. Verschrottung von Gegenständen über die Verwendung hinaus) – Nicht anwendbar