

<b>KORFF + CO.KG</b> Luftfahrttechnischer Betrieb LBA II-A 189 Dieselstrasse 5 D-63128 Dietzenbach/GERMANY	<b>TECHNISCHE MITTEILUNG</b>  <b>TM-KOCO 03/818</b>	TAIFUN 17E
		AUSGABE 01 ISSUE

**Gegenstand:** Kontrolle der vorderen Tragflügelverriegelung links und rechts.

**Betroffen:** Motorsegler der Baureihe TAIFUN 17E, alle Werknummern mit Ausnahme der Werknummern, bei denen die TM 23-818 durchgeführt wurde.

**Dringlichkeit:** Maßnahme 1-5: Vor dem nächsten Flug.  
 Maßnahme 6: Vor dem nächsten Flug, wenn betroffen.

**Vorgang:** Bei der Untersuchung eines tödlichen Unfalls mit einer TAIFUN 17E wurde von der Untersuchungskommission ein nicht korrekt verriegelter Querkraftbeschlag festgestellt.

**Maßnahmen:**

1. Kontrolle am aufgerüsteten Motorsegler:

Funktionskontrolle der vorderen Tragflügelverriegelung links und rechts auf Beschädigung, Deformation oder Schwergängigkeit.

Sichtkontrolle durch die Betätigungsöffnung auf der Tragflügelunterseite, ob der Bolzen (Pos. 3 Zeichnung F1-1340), im verriegelten Zustand (Signalstift Pos. 15 + 11 Zeichnung F1-1340 bündig mit Tragflügelkontur), komplett bis zum Anschlag nach vorne geschoben wird (max. zulässiger Abstand zum Anschlag: 2 mm). Ist dies nicht der Fall, muss der Anschlag F1-1300 (Pos. 25 Zeichnung F1-1340) erneuert werden (siehe Maßnahme 6).

2. Kontrolle am abgerüsteten Motorsegler:

Kontrolle der rumpfseitigen Querkraftbeschläge auf Verschleiß, Deformation und korrekte Verschraubung zur Wurzelrippe (auf der linken Seite muss hierfür der Überziehwarnschalter vorübergehend demontiert werden).

Kontrolle, ob sich der Bolzen (Pos. 3 Zeichnung F1-1340) trotz verriegeltem Zustand von Hand mehr als 2 mm nach hinten schieben lässt. Ist dies der Fall, muss der Anschlag F1-1300 (Pos. 25 Zeichnung F1-1340) erneuert werden (siehe Maßnahme 6).

3. Kontrolle der flügelseitigen Querkraftbeschläge auf Verschleiß, Deformation und korrekte Verschraubung zur Wurzelrippe.

4. Kontrolle der flügel- und rumpfseitigen Wurzelrippen auf Beschädigung (Weißbrüche) im Bereich der Beschläge (Querkraftbeschläge, Nebenbolzen, Nebenlager, Teleskopstangenanbindung, Zentrierbolzen) und fehlerhafte Verklebung mit Ober- und Unterschale sowie der Anwinkelung zum Holm bzw. der Holmbrücke.

DATUM DATE	ERSETZT AUSGABE REPLACES ISSUE	BEARBEITET VON PREPARED BY	SEITE PAGE
12.12.2002		C.KORFF	1/4

<b>KORFF + CO.KG</b> Luftfahrttechnischer Betrieb LBA II-A 189 Dieselstrasse 5 D-63128 Dietzenbach/GERMANY	<b>TECHNISCHE MITTEILUNG</b>  <b>TM-KOCO 03/818</b>	TAIFUN 17E	
		AUSGABE ISSUE	01

5. Handschriftliche Änderung im Flug- und Wartungshandbuch. Der Text ist wie folgt zu ergänzen:

Flughandbuch:

Abschnitt 4.2 Tägliche Kontrolle: Position 19. "Kontrollstifte Flügelnasenbeschlag *bündig mit Kontur der Flügeloberseite; Sichtkontrolle durch Montageöffnung an Tragflügelunterseite, ob Bolzen vollständig eingeschoben ist.*"

Abschnitt 7.1.1 Aufrüsten nach Hangarierung: "Der Nasenbolzen ist verriegelt, wenn der auf der Flügeloberseite sichtbare Stift in der Kontur verschwunden ist. *Der vollständige Einschub des Bolzens ist durch die Betätigungsöffnung auf der Flügelunterseite zu kontrollieren.*"

Wartungshandbuch:

Abschnitt 3.15.3 Tragwerk: Position 7: "Beschläge und Teile der Flügelverriegelung und der Klappvorrichtung auf Risse, *Deformation, Verschleiß* und Funktion *überprüfen.*"

6. Erneuerung des Anschlag F1-1300. Die Verschraubung ist durch die Öffnung in der Wurzelrippe gut zugänglich. Zusätzlich zur Verschraubung wird der Anschlag noch in "Dickharz" (Epoxydharz / Baumwollflocken-Mischung) eingesetzt. Bei der Montage ist sicherzustellen, dass sich der Bolzen bei neu montiertem Anschlag F1-1300 nicht mehr als 2 mm zurückschieben lässt. Ist dies nicht zu gewährleisten, muss der komplette Beschlag zerlegt und die Ursache ermittelt werden. In diesem Falle ist Rücksprache mit dem Musterbetreuer zu halten.

Nach erfolgter Montage des neuen Anschlags ist eine Funktionskontrolle der Verriegelung im ab- und aufgerüsteten Zustand durchzuführen. Bei der Kontrolle im aufgerüsteten Zustand ist die korrekte Funktion des Signalstiftes (bündig mit Kontur der Tragflügeloberseite), der vollständige Einschub des Bolzens bis zum Anschlag sowie die korrekte Verriegelungsfunktion, durch die Betätigungsöffnung auf der Tragflügelunterseite, zu kontrollieren.

DATUM DATE	ERSETZT AUSGABE REPLACES ISSUE	BEARBEITET VON PREPARED BY	SEITE PAGE
12.12.2002		C.KORFF	2/4

<b>KORFF + CO.KG</b> Luftfahrttechnischer Betrieb LBA II-A 189 Dieselstrasse 5 D-63128 Dietzenbach/GERMANY	<b>TECHNISCHE          MITTEILUNG</b> <b>TM-KOCO 03/818</b>	TAIFUN 17E	
		AUSGABE ISSUE	01



Abbildung 1: Bolzen komplett eingeschoben, kann jedoch, durch eingelaufenen Anschlag F1-1300, von Hand zurückgeschoben werden.

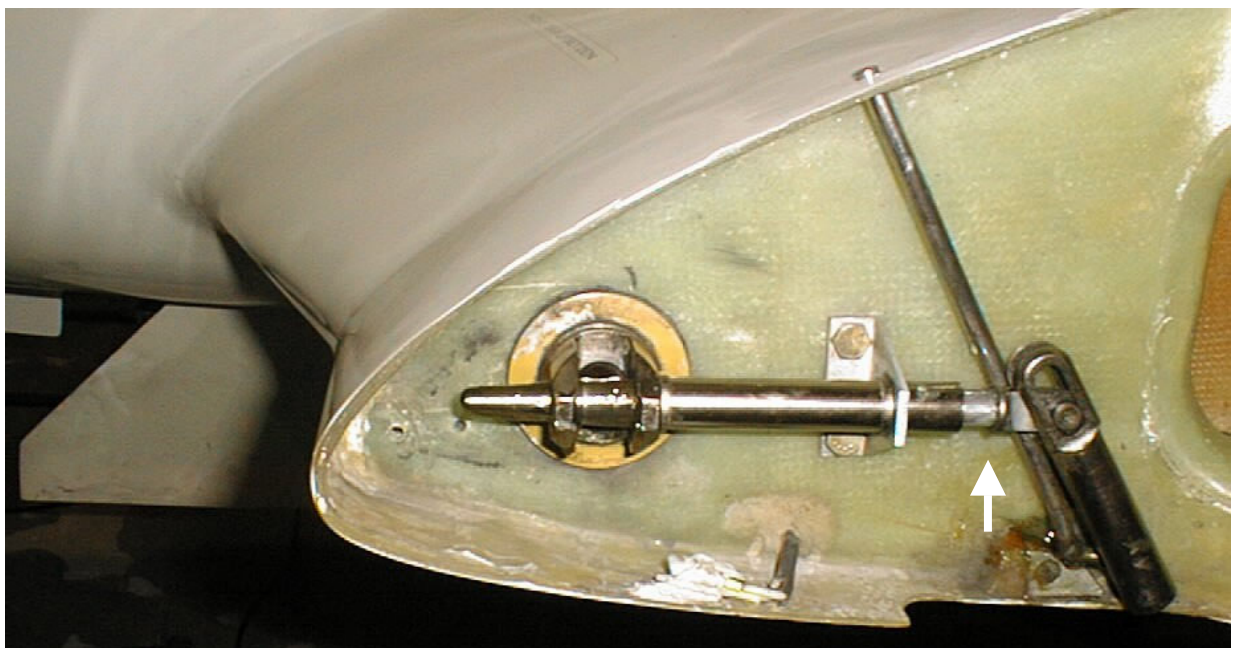


Abbildung 2: Bolzen zurückgeschoben

DATUM DATE	ERSETZT AUSGABE REPLACES ISSUE	BEARBEITET VON PREPARED BY	SEITE PAGE
12.12.2002		C.KORFF	3/4

<b>KORFF + CO.KG</b> Luftfahrttechnischer Betrieb LBA II-A 189 Dieselstrasse 5 D-63128 Dietzenbach/GERMANY	<b>TECHNISCHE MITTEILUNG</b>  <b>TM-KOCO 03/818</b>	TAIFUN 17E
		AUSGABE 01 ISSUE

**Masse und  
Schwerpunktlage:**

Nicht betroffen.

**Material:**

Benötigte Teile können beim Musterbetreuer bezogen werden :

KORFF + CO.KG  
 Unternehmensbereich Luftfahrt  
 Dieselstrasse 5  
 D-63128 Dietzenbach

Tel.: +49 (0)6074-4006-33  
 Fax.: +49 (0)6074/4006-46  
 e-mail: ltb@korff.com

**Zugehörige Unterlagen:**

Zeichnung F1-1340 "Querkraftbeschlag Mittelstück kompl. links"

**Durchführung  
und Bescheinigung:**

Die Maßnahmen 1-5 können von einer sachkundigen Person durchgeführt werden und sind im Bordbuch von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung zu bescheinigen. Maßnahme 6 kann von einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Genehmigung durchgeführt werden und ist im Bordbuch von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung zu bescheinigen.

**Hinweise:**

Wir weisen darauf hin, dass gemäß Inspektionsliste im Wartungshandbuch Abschnitt 3.15.3 Punkt 7. "Beschlüge und Teile der Flügelverriegelung und der Klappvorrichtung auf Risse, Deformation, Verschleiß und Funktion" bei der 25-, 50- und 100 h-Kontrolle zu überprüfen sind.

Falls mehr Teile als nur der Anschlag F1-1300 wegen Verschleiß erneuert werden müssen, wird empfohlen, die TM 23-818 durchzuführen. Dabei wird der Querkraftbeschlag des TAIFUN 17E II nachgerüstet, der wesentlich einfacher aufgebaut und damit wesentlich verschleißfester ist. Bei dieser Nachrüstung muss jedoch die Überziehwarnung, wie beim TAIFUN 17E II, in den linken Tragflügel verlegt werden.

Falls Sie Ihren Motorsegler inzwischen verkauft haben, bitten wir Sie, diese Mitteilung an den neuen Halter weiterzuleiten und uns seinen Namen und Adresse unter Angabe der Werknummer mitzuteilen.

Dietzenbach, den 12.12.2002  
 Musterprüfleitstelle (Prüfleitung)

LBA anerkannt



**KORFF + CO.KG**  
 Luftfahrttechnischer  
 Betrieb LBA II-A 189  
 Dieselstrasse 5  
 D-63128 Dietzenbach

KORFF + Co.KG

DATUM DATE	ERSETZT AUSGABE REPLACES ISSUE	BEARBEITET VON PREPARED BY	SEITE PAGE
12.12.2002		C.KORFF	4/4

<b>KORFF + CO.KG</b> Luftfahrttechnischer Betrieb LBA II-A 189 Dieselstrasse 5 D-63128 Dietzenbach/GERMANY	<b>TECHNISCHE MITTEILUNG</b> <b>TM-KOCO 03/818</b>	TAIFUN 17E
		AUSGABE 01 ISSUE

**Masse und  
Schwerpunktlage:**

Nicht betroffen.

**Material:**

Benötigte Teile können beim Musterbetreuer bezogen werden :

KORFF + CO.KG  
 Unternehmensbereich Luftfahrt  
 Dieselstrasse 5  
 D-63128 Dietzenbach

Tel.: +49 (0)6074-4006-33  
 Fax.: +49 (0)6074/4006-46  
 e-mail: ltb@korff.com

**Zugehörige Unterlagen:**

Zeichnung F1-1340 "Querkraftbeschlag Mittelstück kompl. links"

**Durchführung  
und Bescheinigung:**

Die Maßnahmen 1-5 können von einer sachkundigen Person durchgeführt werden und sind im Bordbuch von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung zu bescheinigen. Maßnahme 6 kann von einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Genehmigung durchgeführt werden und ist im Bordbuch von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung zu bescheinigen.

**Hinweise:**

Wir weisen darauf hin, dass gemäß Inspektionsliste im Wartungshandbuch Abschnitt 3.15.3 Punkt 7. "Beschlüge und Teile der Flügelverriegelung und der Klappvorrichtung auf Risse, Deformation, Verschleiß und Funktion" bei der 25-, 50- und 100 h-Kontrolle zu überprüfen sind.

Falls mehr Teile als nur der Anschlag F1-1300 wegen Verschleiß erneuert werden müssen, wird empfohlen, die TM 23-818 durchzuführen. Dabei wird der Querkraftbeschlag des TAIFUN 17E II nachgerüstet, der wesentlich einfacher aufgebaut und damit wesentlich verschleißfester ist. Bei dieser Nachrüstung muss jedoch die Überziehwarnung, wie beim TAIFUN 17E II, in den linken Tragflügel verlegt werden.

Falls Sie Ihren Motorsegler inzwischen verkauft haben, bitten wir Sie, diese Mitteilung an den neuen Halter weiterzuleiten und uns seinen Namen und Adresse unter Angabe der Werknummer mitzuteilen.

Dietzenbach, den 12.12.2002  
 Musterprüfleitstelle (Prüfleitung)

LBA anerkannt



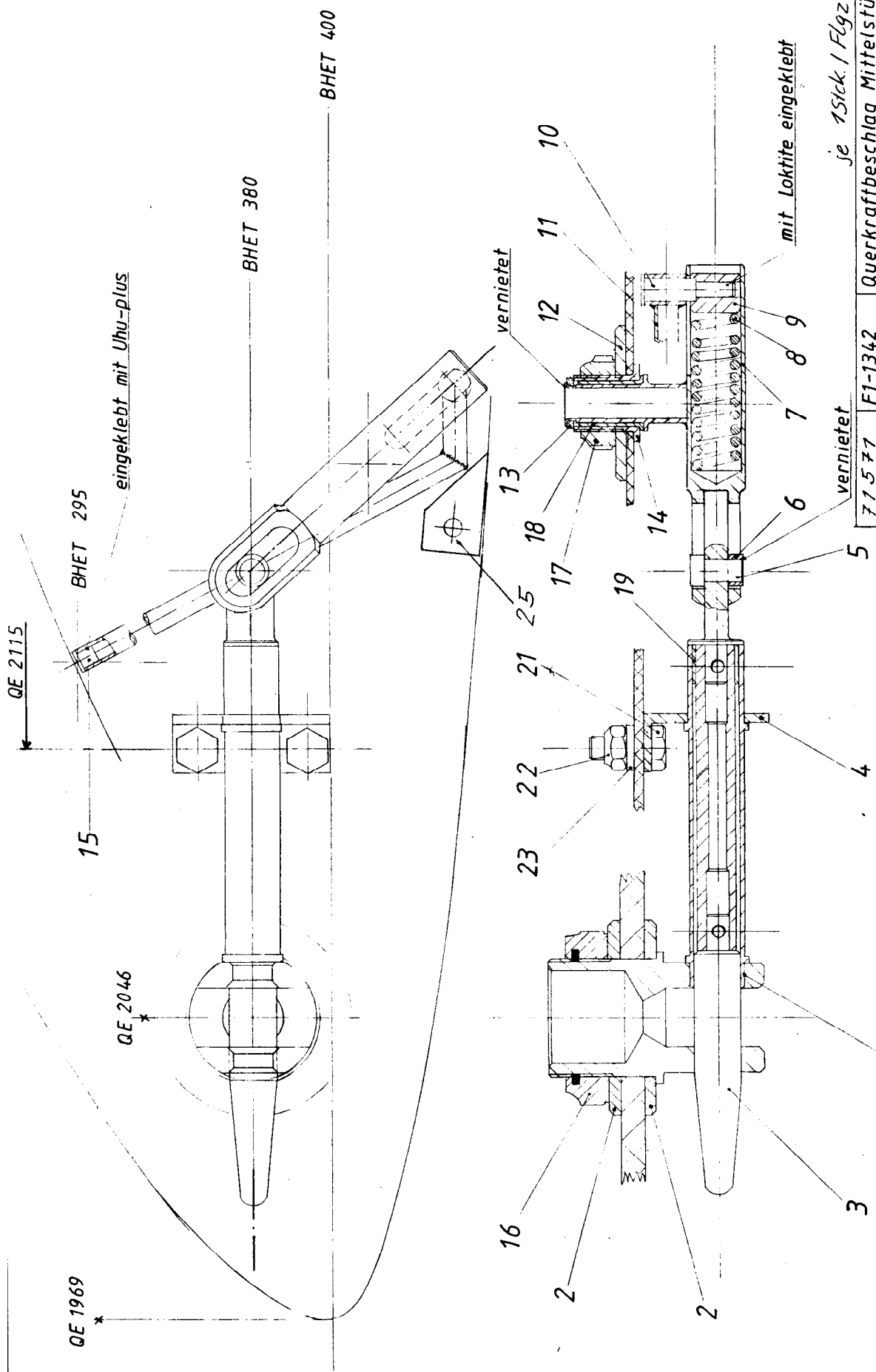
**KORFF + CO.KG**  
 Luftfahrttechnischer  
 Betrieb LBA II-A 189  
 Dieselstrasse 5  
 D-63128 Dietzenbach



*U. Jopp*  
 20. DEZ 2002

KORFF + Co.KG

DATUM DATE	ERSETZT AUSGABE REPLACES ISSUE	BEARBEITET VON PREPARED BY	SEITE PAGE
12.12.2002		C.KORFF	4/4



je 1Stück / Flg.

77577	F1-1342	Querkräftbeschlag Mittelstück re (spiegelbildl.)
77563	F1-1341	Querkräftbeschlag Mittelstück li (wie gezeichnet)
ID-Nr.	Teil-Nr.	Benennung
Freimöblierenzen		
84	Jahr	Name
Bearb.		f. Stück
Gepr.		
Norm.		
Aufg.	Andersone	Ter. Name
Querkräftbeschlag Mittelstück kompl. links		Maßstab 1:1
F1-1340		
W.P. 1. 16. 59. 1077 14072		

## 7. Auf- und Abrüsten

Beim Auf- und Abrüsten ist zu unterscheiden, ob diese Tätigkeit zum Zwecke der Hangarierung erfolgt, oder ob die TAIFUN zum Straßentransport auf- oder abgerüstet wird.

Auf- oder Abrüsten bei Hangarierung kann von 1 Person leicht bewerkstelligt werden. Bei Straßen-transport sollten wegen des Flügelgewichtes von 80 kg 3 Personen zusammenarbeiten. Zur Hangarierung wird ein Platz von 3,1 m x 9,2 m benötigt.

### 7.1.1 Aufrüsten nach Hangarierung

Die Flügel werden bei ihrer Halterung an der jeweiligen Wurzelrippe bis auf Anschlag herausgezogen. Eine Flügelspitze aus der Spornkullerhalterung herausheben und in die dem Fluge entsprechende Position tragen. Nach Drehung um 90° muß nun der Holmstummel in die Holmbrücke eingeschoben werden. Das Finden der richtigen Lage wird durch einen besonders langen Bolzen in der Flügelnase vereinfacht. Der Flügel wird bis auf Anschlag eingeschoben und kann nun losgelassen werden. Die TAIFUN bleibt selbst mit nur einem eingeschobenen Flügel stehen. Der zweite Flügel wird wie der erste in seine Position im Rumpf gebracht. Alle Ruder- und Klappenanschlüsse werden automatisch geschlossen. Unter Flügelnase beider rumpfseitiger Wurzelrippen werden mit einem Hilfswerkzeug die Nasenbolzen verriegelt. Dazu wird das Werkzeug (ein Rohrstück) in die sichtbaren Betätigungsbolzen gesteckt und nach hinten umgelegt. Der Nasenbolzen ist verriegelt, wenn der auf der Flügeloberseite sichtbare Stift in der Kontur verschwunden ist.\* Schließlich wird der im Cockpit stehende Hebel nach vorne umgeklappt und kann nur in dieser verriegelten Stellung herausgenommen werden.

\* Der vollständige Einschub des Bolzens ist durch die Betätigungsöffnung auf der Flügelunterseite zu kontrollieren

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Zündschlüssel abgezogen?</li> <li>2. Kabinenhaube sauber, Verschuß gängig</li> <li>3. Wölbklappe</li> <li>4. Bremsklappe</li> <li>5. Querruder</li> <li>6. Positionsleuchte</li> <li>7. Staurohr, Fühler Überziehwarnung</li> <li>8. Kraftstoffvorrat, Tankverschuß</li> <li>9. Wasserdrainage Tank, Tankentlüftung</li> <li>10. Motorverkleidung</li> <li>11. Schmierstoffvorrat</li> <li>12. Luftschraube, Spinner</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>13. aus ca. 5 m Entfernung:<br/>Fahrwerk, Stellung des Leitwerkes und der Tragflächen</li> <li>14. Fahrwerk, Federung, Fahrwerksklappen, Reifendruck</li> <li>15. Antennen</li> <li>16. Statischer Druck</li> <li>17. Seitenruder, Positionsleuchte</li> <li>18. Höhenruder gesichert, Trimmruder</li> <li>19. Kontrollstifte, "Flügelnasenbeschlag bundig mit Kontur der Flügeloberseite; Sichtkontrolle durch Montageöffnung auf der Tragfläche (Lukschik) ob Bolzen vollständig eingeschoben ist."</li> <li>20. Flügelzentralverschluss</li> <li>21. Tragflächenprofil sauber? Nach Regen abledern; im Winter Eis oder Schnee von den Tragflächen entfernen.</li> <li>22. Steuerungs- und Bedienelemente im Cockpit: Schäden, Verformungen, Funktion</li> </ul> |
|---|---|



	Stunden		
	25	50	100
6. Automatische Anschlüsse der Bremsklappen, Querruder- und Wölbklappensteuerung auf Leichtgängigkeit, Funktion und Spiel untersuchen	X	X	X
7. Beschläge und Teile der Flügelverriegelung und der Klappvorrichtung auf Risse* und Funktion überprüfen <i>* Deformation, Verschleiß</i>	X	X	X

3.15.4 Zelle mit Kabine, Seiten- und Höhenleitwerk

	Stunden		
	25	50	100
1. gesamte Oberfläche vor allem auf Stein- schlag an der Unterseite untersuchen	X	X	X
2. Kabinenhaube auf Beschädigung und Funk- tion der Verriegelung kontrollieren	X	X	X
3. Sitze und Kofferraumabdeckung ausbauen		X	X
4. Anschnallgurte und deren Befestigungs- punkte kontrollieren		X	X
5. Trimmung auf Gängigkeit, Ausschläge und Seilspannung kontrollieren		X	X
6. Höhenruder-, Seitenruder-, Querruder- und Wölbklappensteuerung, sowie Kühlluftklappen- antrieb auf Leichtgängigkeit, Ausschläge kontrollieren		X	X
7. Fahrwerksklappenantrieb und Bremsklappen- hebel auf Leichtgängigkeit und Verriegelung überprüfen	X	X	X
8. Überprüfung folgender Schweißverbindun- gen auf Deformation und Risse (Taschenlampe, Spiegel, Lupe 5-fach):	X	X	X
a) Bremsklappenbedienhebel/Torsionswelle (Bordwand links, rechts)			
b) Betätigungshebel Hauptbremszylinder/Torsionswelle (unter linkem Sitz)			
c) Seitenruderpedalhebelarme/Torsionswelle (je 2 x Fußraum links, rechts)			