0 Allgemeines

0.1 Erfassung der Berichtigungen

Lfd. Nr.	Betroffene Seiten	Bezug	Ausgabe Datum
1	0.3, 0.6, 0.10, 1.11, 8.2, Diagramme 5a, 11d, 8EP210	ÄM 800-17-07 Ventil Seitenflossentank und Antriebshebel, Betankungspumpe	April 2007
2	0.4, 0.6, 0.7, 0.10, 1.28, 1.29, 3.3, 3.5, 3.11, 4.2, TM Nr. 4600-2-2 der Fa. Solo	Handbuchrevison TM 800/34	September 2007

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Abschnitt	Seite	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
	1.26	Juni 2005			
	1.27	"			
	1.28	"	Sept. 2007		
	1.29	"	Sept. 2007		
2	2.1	Juni 2005			
	2.2	"			
	2.3	"			
	2.4	"			
	2.5	"			
	2.6	"			
	2.7	"			
3	3.1	Juni 2005			
	3.2	"			
	3.3	"	Sept. 2007		
	3.4	"			
	3.5	"	Sept. 2007		
	3.6	"			
	3.7	"			
	3.8	"			
	3.9	"			
	3.10	"			
	3.11	"	Sept. 2007		
4	4.1	Juni 2005			
	4.2	"	Sept. 2007		
	4.3	"			
	4.4	"			
	4.5	"			
	4.6	"			
	4.7	"			
	4.8	"			
	4.9	"			
	4.10	"			
	4.11	"			
	4.12	"			
	4.13	"			
	4.14	"			
	4.15	"			
	4.16	"			

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten (Forts.)

Diagramm	Ausgabe	ersetzt/	ersetzt/	ersetzt/
1	Juni 2005			
2	Juni 2005			
3	Nov. 2004			
4	Nov. 1993			
5	Nov. 2004	Nicht gültig ab W.Nr. 8-373		
5a	April 07			
6	Mai 2005			
7a	August 2005			
7b	August 2005			
8	August 2005			
9	August 2005			
10	August 2005			
11	Juni 2005	Nicht gültig ab W.Nr. 8-373		
11c	Juni 2005			
11d	April 07			
12	Juni 2005			
13	Febr. 1999			
14	Nov. 2004			
14a	Juni 2005			
15	Nov. 2004			
16	Nov. 2004			
6EP27M	28.08.90			
8EP38	17.02.99			
8EP210	10.10.04	12.02.07		
8M110	23.10.02			
8M234	25.08.05			
8V96	19.12.94			
W40	30.11.99			
W51	20.11.96			
W57	10.09.99			
W59	18.06.02			
W60	25.10.04			
8E25	25.06.99			
8E210	15.05.97			
8E250	13.09.05			
8E256	24.06.05			
Anlage 1	Juni 2005			
Anlage 2	August 2005			
TM Nr. 4600-2-2 der Fa. Solo	Januar 2007			

0.3 Inhaltsverzeichnis

Abschnitt Seite

0 Allgemeines 0.1

0.1 Erfassung der Berichtigungen 0.1

0.2 Verzeichnis der gültigen Seiten 0.3

0.3 Inhaltsverzeichnis 0.7

0.4 Laufzeit und Lebensdauerbefristung, Wartungsunterlagen 0.10

1 Systembeschreibung und Einstelldaten 1.1

1.1 Einstelldaten Flügel und Leitwerk 1.1

1.2 Höhensteuerung und Trimmung 1.2

1.3 Seitensteuerung 1.5

1.4 Quer- und Wölbklappensteuerung 1.6

1.5 Bremsklappensteuerung, Radbremse 1.8

1.6 Fahrwerk 1.9

1.7 Schleppkupplungen 1.10

1.8 Wasserballastanlage 1.11

1.9 Massenausgleich der Ruder 1.12

1.10 Tangentialspiel der Flügel 1.13

1.11 Triebwerk 1.14

1.12 Ein-Ausfahrmechanismus 1.17

1.13 Kraftstoffanlage 1.18

1.14 Elektrische Anlage 1.23

1.15 Anlage für statischen und Gesamtdruck 1.29

Diagramme

1	Höhensteuerung, Trimmung
2	Seitensteuerung,
3	Querruder-, Wölbklappen und Bremsklappensteuerung, rumpfseitig
4	Flaperon - und Bremsklappensteuerung, flügelseitig
5	Schleppkupplungen, Wasserballastanlage
5a	Schleppkupplungen, Wasserballastanlage ab W.Nr. 8-373
6	Anlagen für statischen und Gesamtdruck
7a	Beschilderung DG-808C Classic
7b	Beschilderung DG-808C Competition
8	Triebwerk
9	Kühlwassersystem
10a	Ein- Ausfahrmechanismus
11	Kraftstoffsystem
11c	Einbau des Kraftstofffilters
11d	Kraftstoffsystem ab W.Nr. 8-373
12	Spornrad
13	Propellerbremse
14	Motordeckelsteuerung und Fangseil
14a	Fangseil Aufhängung im Rumpf
15	Fahrwerksantrieb
16	Fahrwerk

Anhang

6EP27M	Einbauplan Dräger O2-Anlage
8EP38	Einbauplan für ELT ACK
8EP210	Flügelkraftstofftankanlage rumpfseitig mit Magnetventilen
8M110	Zeichnung Zusammenbau Propellerkopf
8M234	Ausfahreinheit, Einbau Propellerstopper Option BBSA Kupplung
8V96	Zeichnung Vorrichtung zur Bestimmung der statischen Momente der Flaperons
W40	Abzieher für kleine Riemenscheibe
W51	Zeichnung Hakenschlüssel
W57	Zeichng. Meßwerkzeug für Zahnriemenspannung
W59	Prüfadapter für Kühlwasserpumpe
W60	Abzieher für kleine Riemenscheibe Option BBSA Kupplung
8E25	Schaltplan Flügelkraftstofftankanlage rumpfseitig mit Magnetventilen
8E250	Verkabelungsplan DIN A1 in Lebenslaufakte
8E256	Schaltplan
8E210	Verlängerungskabel z. Prüfen d. E-Boxen
Anlage 1	Anleitung zum Auslesen von Flugbuch und Servicedaten aus dem DEI-NT
Anlage 2	Anleitung zum Transpondereinbau
TM Nr. 4600-2-2 Solo	Prüfung und Änderung der Rutschkupplung bei den Motoren 2 625 01 und 2 625 02

1.14.15 Näherungsschalter:

Der Näherungsschalter am Triebwerk erhält seine Schaltimpulse von den Aktivierungsstiften an der oberen Riemenscheibe, siehe Zeichnung 8M110 im Anhang.
Er schaltet folgende Funktionen:

1. Freigabe des Einfahrmechanismus + Anzeige im DEI-NT
2. Impulse für die Drehzahlmessung
3. Die elektrische Propellerbremse (Option)

Der Schalter muss so eingestellt werden, dass das Triebwerk eingefahren werden kann, ohne dass der Propeller beschädigt wird. Wenn der Schalter nach oben gestellt wird (Abstand zu den Aktivierungsstiften kleiner), vergrößert sich der Bereich der Propellerstellung. Wenn der Abstand zu groß eingestellt wird, funktioniert die Drehzahlmessung nicht mehr korrekt.
Bei Neueinstellung den Abstand zunächst auf 1,8mm einstellen und dann s.o. überprüfen.
Das Schalten des Schalters ist bei eingeschalteter Bordelektrik am Leuchten der LED an der Rückseite des Näherungsschalters oder auf dem Display des DEI-NT zu sehen.
Den Näherungsschalter unbedingt mit den 4 Kontermuttern fest kontern, da eine Beschädigung des Schalters die Drehzahlmessung und die Ein- Ausfahrsteuerung außer Betrieb setzen würde.
Bei defektem Näherungsschalter (Kurzschluß im Schalter) erscheint auf dem DEI-NT die Fehlermeldung „RPM Pickup“

1.14.16 Kraftstofftankanlagen:

Die Pumpe wird durch Druck auf den Taster, der im Hauptspant (hinter der linken Schulter des Piloten) eingebaut ist, eingeschaltet. Sobald der Tank voll ist, schaltet ein Schalter die Stromzufuhr für die Tankpumpe ab. Wenn der Tankvorgang unterbrochen oder beendet werden soll, bevor der Tank voll ist, so geschieht dies durch einen erneuten Druck auf den Taster. Ein erneutes Einschalten der Pumpe ist nur durch Druck auf den Taster möglich.
Die Steuerung erfolgt im Steuergerät.

1.14.17 Verbindungsstecker zwischen Rumpf und Triebwerk:

Bis auf das Plus- und das Massekabel des Anlassers können alle Kabelverbindungen in der Nähe des Triebwerksdrehpunktes am Spant im Motorraum mittels Vielfachsteckern gelöst werden, um das Triebwerk auszubauen.

1.14.18 DEI NT (Digital Engine Indicator):

Beschreibung der Anzeigen und Funktionen sowie des set up siehe FHB Abschnitt 7.4. Das DEI-NT arbeitet zusammen mit dem Steuergerät siehe Abschnitt 1.14.3.

- Die Drehzahlmessung arbeitet voll digital über Zählung der Impulse des Näherungsschalters.
- Die Messung der Kühlwassertemperatur (CHT) erfolgt mit einer Sonde, welche in den hinteren Zylinderkopf eingeschraubt ist.
- Kraftstoffüllstandsmessung s. Abschnitt 1.13.6.

Funktionen: Folgende Funktionen werden durch das DEI-NT gesteuert.

a) über den Zündschalter
- die Zündung (Kurzschließen der Zündspulen)
- bei ausgeschalteter Zündung werden die Triebwerk-Einfahrautomatik die Propellerstellungsüberwachung und die Propellerbremse aktiviert.
- bei eingeschalteter Zündung werden Benzinpumpe, Wasserpumpe, Triebwerksausfahrautomatik und Anlassersteuerung aktiviert.

b) Der Drehzahlmesser steuert ein Relais, das ein Einrücken des Anlassers bei laufendem Triebwerk verhindert.

c) Ein Stellungsschalter s. Abschnitt 1.12.5 aktiviert die Anlassersteuerung nur bei ausgefahrenem Triebwerk.

d) Der Näherungsschalter s. Abschnitt 1.14.15 verhindert ein Einfahren des Triebwerkes bei nicht in Einfahrstellung stehendem Propeller, (manueller Ein- Ausfahrschalter s. Abschnitt 1.14.10 nicht betätigt).

Anmerkung:
Falls ein neues DEI-NT oder ein Austausch DEI-NT eingebaut werden sollen, so ist der aktuelle Betriebsstundenstand an DG Flugzeugbau mitzuteilen, damit das neue Gerät auf diesen Zählerstand gebracht werden kann.

Warnung: Bei abgezogenem Stecker am DEI-NT ist die Zündung nicht mehr kurzgeschlossen. D.h. die Zündung ist eingeschaltet. Deshalb nicht den Propeller drehen.

1.15 Anlage für statischen und Gesamtdruck

1.15.1 Aufbau

Siehe Diagramm 6

1.15.2 Wartung

Spezielle Wartung ist nicht erforderlich.

3.3 Schmierplan

Einmal jährlich sollten Sie Ihr Flugzeug genauer durchsehen und falls nötig alle Lagerstellen einschließlich der Ruderlager säubern und neu fetten.

Man findet diese Stellen:

- Flaperon-Antriebe am Flaperon.
- Bremsklappenantrieb im Bremsklappenkasten, hier auch die Lagerung der Klappen fetten.
- Stoßstangenverkleidungen an der linken Bordwand abschrauben. Schiebeführungen fetten, aber nicht die Teflonführungen! Hinweis siehe unten.
- Gepäckraumböden herausschrauben und den Abschlussdeckel des Gepäckraums öffnen. Sämtliche Lager fetten.
- Knüppelsack abschrauben, Handsteuer fetten.
- Führungen der Pedalverstellung fetten.
- Lagerpunkte des Fahrwerks im Fahrwerkskasten ölen.
- Alle Ruderlagerungen (Höhenruder, Seitenruder, Flaperons) sind zu säubern und zu fetten.
- Die Steuerungsanschlüsse für Flaperons, Bremsklappen und Höhenruder säubern und fetten.
- Alle Bolzen und Buchsen der Flügel- und Höhenleitwerksbefestigung säubern und fetten.
- Weiterhin ist die Haube abzunehmen und die Haubenverriegelung in der Rumpfspitze zu schmieren. Die Betätigungskraft ist nach der Montage mit Hilfe einer Federwaage o.ä. an dem roten Betätigungsgriff zu ermitteln. Sie darf nicht größer sein als 20 daN.
- Triebwerksanlage s. Abschnitt 3.5 schmieren

Hinweis: Als Schmierfette empfehlen wir korrosionsschützende druckfeste Fette auf Lithium-Basis oder Lithium-Komplex-Metallseifenfette (Mehrzweck-Wälzlagerfette).
Dünnflüssiges Öl z.B. SAE 5W30 verwenden.
Hinweis: Die Gleitführungen folgender Teile im Cockpit dürfen nicht gefettet werden (Teflonführungsbuchsen):
Bremsklappenantrieb 6St9 auf 6St15 s. Diagramm 3.
Falls versehentlich doch gefettet wurde, so sind diese Teile auszubauen und gründlich mit Aceton zu reinigen.

3.5 Wartung des Triebwerks

Wichtiger Hinweis: Wenn der Motor für eine längere Zeit als 2 Monate nicht benutzt wird, so ist er gemäß Motorhandbuch zu konservieren. Das gleiche gilt für jeden Seetransport.
Wichtiger Hinweis: Wenn eine optionale Rutsch.-Fliehkraftkupplung am Motor installiert ist, dann ist die Technische Mitteilung Nr. 4600-2-2 der Fa. Solo (im Anhang dieses Handbuches) zu beachten.

3.5.1 25-Stunden-Kontrolle:

Anmerkung: Auf der Betriebszeitenseite des DEI-NT wird die Zeit bis zur nächsten 25 Stunden Kontrolle angezeigt. Nach durchgeführter Kontrolle diese Zeit im set up Menü wieder auf 0 zurücksetzen, siehe Abschnitt 4.23.

Diese Wartungs- und Kontrollarbeiten sind alle 25 h Motorlaufzeit durchzuführen.
Die Punkte 1, 2, 3, 7, 8, 10, 13 und 26 sind aber spätestens 1 Jahr nach der letzten 25-Stunden-Kontrolle durchzuführen.
Diese Kontrolle sollte dann vorzugsweise mit der Jahresnachprüfung kombiniert werden. Prüflisten zum Ankreuzen und Abheften in der Lebenslaufakte befinden sich im Anhang.

1. Allgemeine Sichtkontrolle.

2. Zündkerzen erneuern.
   Nach dem Wechseln der Zündkerzen prüfen, ob die Zündkerzenstecker fest auf den Kerzen sitzen. Ansonsten müssen die Zündkerzenstecker ersetzt werden.

3. Kraftstofffilter wechseln. Montage siehe Diagramm 11c.
   (Nur durchsichtiges Filter verwenden, Typ siehe Abschnitt 8.1.).

4. Kraftstoffdurchfluß messen (s. Abschnitt 1.13.3). Dazu den Kraftstoffzuführungsschlauch am Kraftstoffverteiler lösen. Den Schlauch in ein Meßgefäß halten. Die elektrische Benzinpumpe über die Zündung einschalten und die Zeit für die Förderung von 1 l Kraftstoff messen. Dabei sollten noch mind. 10 l Kraftstoff im Rumpftank vorhanden sein. Die Zeit notieren. Maximal zulässig sind 90 Sekunden/l.

3.5.2 Alle 3 Jahre:

Kühlflüssigkeit austauschen. Arbeitsanweisung in Abschnitt 4.16.

3.5.3 Nach 50 bzw. 100 Betriebsstunden

Ohne Option BBSA Rutsch.-Fliehkraftkupplung: Der Zahnriemen ist nach 50 Motorbetriebsstunden auszutauschen.
Mit Option BBSA Rutsch.-Fliehkraftkupplun: Der Zahnriemen ist nach 100 Motorbetriebsstunden auszutauschen..

3.5.4 Nach 400 Betriebsstunden

Nach 400 Betriebsstunden des Triebwerks ist eine Grundüberholung fällig.
Außer den Arbeiten nach Abschnitt 3.5.1 sind folgende Arbeiten auszuführen:

1. Ausbau des Triebwerks, Triebwerk demontieren und den Motor an den Hersteller oder an einen vom Motorhersteller angegebenen luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung zur Durchführung der Grundüberholung schicken.
2. Sämtliche Schrauben und Muttern am Triebwerk erneuern.
3. Zahnriemen erneuern.
4. Lager der großen Riemenscheibe erneuern.

3.5.5 Nach 6 Jahren:

1. Die Dichtung des Drainers ist austauschen
2. Die Kühlwasserschläuche und die Kühlflüssigkeit sind auszutauschen.

3.5.6 Wenn erforderlich:

1. Bei größeren Schmutzmengen im Tank oder bei Fehlanzeigen der Kraftstoffvorratsanzeige ist der Tank durchzuspülen (s. Abschnitt 1.13.2).
2. Falls der Motor im Übergangsbereich zwischen Leerlauf und Vollgas nicht sauber läuft, obwohl alle Punkte nach Abschnitt 3.5.1 einwandfrei waren, so kann es daran liegen, dass die Membran des Vergasers verhärtet ist. Diese ist dann auszutauschen.
3. Nach plötzlichem Motorstillstand bei Vollast sind Kolben- und Zylinderlaufflächen auf Freßspuren zu überprüfen, siehe Abschnitt 3.5.1 Punkt 12.
4. Die Kraftstoffschläuche haben keine Lebensdauerbeschränkung, sind aber je nach Zustand auszutauschen.

4.2 Austausch der Steuerseile

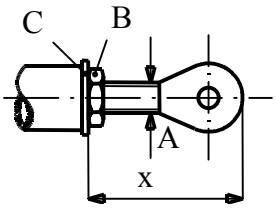
Folgende Seilverbindungen sind zulässig:
Steuerseil Durchmesser. 3,2mm Konstruktion 7x19 verzinkt mit Nicopressklemmen 28-3-M Kupfer und Werkzeug Nr. 51-M-850 oder 63-V-XPM oder 64-CGMP, wobei jeweils die M-Nut zu benutzen ist. Dies gilt für die Seitenruderseile und das Seil der Schleppkupplung.
Für das Seil der Pedalverstellung und des Seitenflossentanks wird Steuerseil Durchmesser 1,6 Konstruktion 7x7 mit Nicopressklemmen 28-1-C Kupfer und die C-Nut des Werkzeuges 64-CGMP verwendet.
Der gleiche Seiltyp wird auch für die Züge von Gas und manueller Propellerbremse verwendet in Bowdenzughüllen mit 2,6 mm lichter Weite.

Die Verarbeitung der Nicopressklemmen darf nur mit den dazugehörenden Werkzeugen erfolgen. Die zum Werkzeug gehörenden Verarbeitungs- und Prüfanweisungen sind zu beachten.
Siehe auch "Aircraft Inspection and Repair" FAA AC 43.13-1 A. oder neuere Ausgaben.

Wichtiger Hinweis: Steuerseile nach MIL-W-83420 I/A bzw. ISO 2020 (früher LN 9374) sind zu verwenden.

4.3 Einstell- und Montagearbeiten an der Steuerung

a) Es sind jeweils neue Stoppmuttern LN 9348 zu verwenden.
b) Alle Schrauben, die nicht mit Stoppmuttern gesichert sind, sind mit Loctite 243 zu sichern. Vor dem Eindrehen der Schraube sind diese und das Innengewinde zu reinigen. Nur einen Tropfen Loctite auf das Schraubengewinde angeben. Zuviel Loctite kann zu Schäden bei erneutem Lösen der Schraube führen.
c) Bei allen Einstellarbeiten ist darauf zu achten, dass die Gelenkstangenköpfe nicht zu weit herausgedreht werden.



A	Maximalwert für x
	mm
M 6	36
M 8	60

Wichtiger Hinweis: Alle Kontermuttern (B) sind mit einer Fächerscheibe (C) DIN 6798 I gesichert. Diese Scheibe nicht verlieren!

Kennblatt Nr. 4600 Ausgabe 16. März 1998

Type Certificate Data Sheet No. 4600 issued March 16th, 1998

Gegenstand Prüfung und Änderung der Rutschkupplung bei den Motoren 2 625 01 und 2 625 02

Subjekt Check and modification of the slip-clutch on the engines 2 625 01 and 2 625 02

Dringlichkeit Vor dem nächsten Flug, wenn eine Rutschkupplung eingebaut wurde und die Motorlaufzeit mehr als 12,5 h beträgt

Urgency Before the next flight, if a slip clutch is used and the engine running time is more than 12.5 h

Vorgang An Stelle der normalerweise verwendeten Nabe, welche den Anlasserzahnkranz und das Antriebsrad für den Zahnriemen trägt, kann wahlweise eine Rutschkupplung montiert werden. Dieses Bauteil enthält den Anlasserzahnkranz und das Antriebsrad für den Zahnriemen. Bei Schäden an der Kupplung wurde festgestellt, dass es unter ungünstigen Bedingungen zu starkem Verschleiß an einigen Teilen der Rutschkupplung kommen kann. Um weitere Schäden zu vermeiden, sind bei den Triebwerken SOLO 2 625 01 und SOLO 2 625 02 daher die betroffenen Teile zu kontrollieren und je nach Zustand auszutauschen. Um den Zustand der Rutschkupplung bei allen Triebwerken der Baureihe SOLO 2 625 im Rahmen der Wartung künftig besser überwachen zu können, wird der Umfang der Inspektion erweitert und ein zusätzliches Inspektionsintervall eingeführt. Die vordere Abdeckscheibe muß durch eine dickere Scheibe mit der Nr. 2042888 ersetzt werden.

Condition Instead of the hub normally used which carries the starter ring gear and the hub for the tooth belt a slip clutch can be mounted. The unit contains the hub for the tooth belt and the starter ring gear. Occurrences during service have shown, that under bad conditions excessive wear on several parts of the clutch can occur. In order to avoid further damages the affected parts of the slip clutch on the engines SOLO 2 625 01 and SOLO 2 625 02 have to be inspected and replaced, if necessary. In order to check the condition of the clutch on all engines SOLO 2 625 in future, additional procedures are installed and additional inspection terms are introduced. The cover plate in front of the slip clutch has to be replaced by a stronger plate with the No. 2042888.

Maßnahmen

Inspektion der Rutschkupplung und Einbau der neuen Abdeckscheibe Nr. 2042888

Betriebszeit Intervall	Betroffene Baureihen	Maßnahme
sofort	2 625 01 2 625 02	1. Demontage der Abdeckscheibe der Rutschkupplung 2. Messen des Verschleißes des Kupplungsbelages (Bild 1) Maß s neu 8,5 mm, Verschleißgrenze 6,5 mm 3. Kontrolle der Fliehgewichte auf Verschleiß in Umfangsrichtung an der Kontaktfläche mit der Nabe (Bild 2) Verschleißgrenze max. 1 mm 4. Montage der neuen Abdeckscheibe Nr. 2042888
Alle 12,5 h	2 625 01 2 625 02	Das oben beschriebene Prüfprogramm ist durchzuführen ohne Wechsel der Abdeckscheibe.
Alle 25 h	2 625 01 2 625 02	Zusätzlich zu dem oben aufgeführten Prüfprogramm ist das Kippspiel der Kupplungsglocke auf der Nabe zu prüfen. Dazu muss der Riemen entspannt werden. Das Spiel ist an der Kupplungsglocke zum Anlasser-zahnkranz in axialer Richtung zu messen (Bild 1, Maß t). Verschleißgrenze 0,6 mm. Wenn Spiel vorhanden ist, muss die Kupplung zum Hersteller gesendet werden.
Alle 50 h	2 625 01 2 625 02	Ausbau der Rutschkupplung zur Grundüberholung beim Hersteller

Actions

Inspection of the slip clutch and replacement of the cover-plate with the new plate No. 2042888.

Engine operation time	Engines	Actions
immediately	2 625 01 2 625 02	1. Remove the cover plate of the slip clutch. 2. Measure the wear of the friction pads (Picture 1) Dimension s in new condition 8.5 mm, wear limit 6.5 mm 3. Check the wear of the clutch shoes on the contact surface to the hub (Picture 2). The wear limit is 1 mm. 4. Assemble the clutch with a new cover plate No 2042888
every 12,5 h	2 625 01 2 625 02	The check described above has to be conducted with-out changing the cover plate
every 25 h	2 625 01 2 625 02	Additionally to the check described above the tilt play of the clutch drum on the hub has to be measured. With the tooth belt released the play has to be measured in axial direction on the starter gear. Wear limit 0.6 mm. If the play exceeds the limit the slip clutch has to be sent to the manufacturer for overhaul. (see picture 1, dimension t)
every 50 h	2 625 01 2 625 02	Remove the slip clutch from the engine and send it to the manufacturer for overhaul.

Material

Eventuel benötigte Ersatzteile für die Rutschkupplung (Spareparts fort he slip-clutch)

20 42 888	1	Abdeckscheibe	Cover plate
30 16 200	1	Fliehgewicht	Clutch shoe
20 48 405	1	Reibbelag	Friction pad

Hinweis

Vor der Montage der Rutschkupplung sind Konus der Kurbelwelle und Nabe der Rutschkupplung mit Verdünnung zu entfetten. Das Anzugsmoment der zentralen Befestigungsschraube beträgt 120 Nm.
Die Methode, wie die Riemenspannung zu messen und einzustellen ist muß beim jeweiligen Hersteller des Motorseglers erfragt werden.
Die unter Maßnahmen beschriebene Inspektion (sofort und nach 12,5 h, einschließlich wechseln der Abdeckscheibe) kann von einer sachkundigen Person durchgeführt werden und ist im Bordbuch des Luftfahrzeuges einzutragen. Ein evtl. Ein- oder Ausbau der Kupplung oder von Teilen der Kupplung muss von einem LTB durchgeführt werden und im Bordbuch vermerkt werden.

Note

Before the slip-clutch is mounted, the taper of the crankshaft and the hub of the clutch must be degreased with thinner. The torque of the central fastening bolt is 120 Nm. The method how to measure and adjust the belt – tension must be discussed with the manufacturer of the motorised glider.

The inspections described under actions (immediately and after 12.5 h, including the replacement of the cover plate) may be accomplished by an experienced person and must be entered in the logbook. The exchange of other parts of the slip clutch or the slip clutch must be accomplished by an approved service station and must be entered in the logbook.

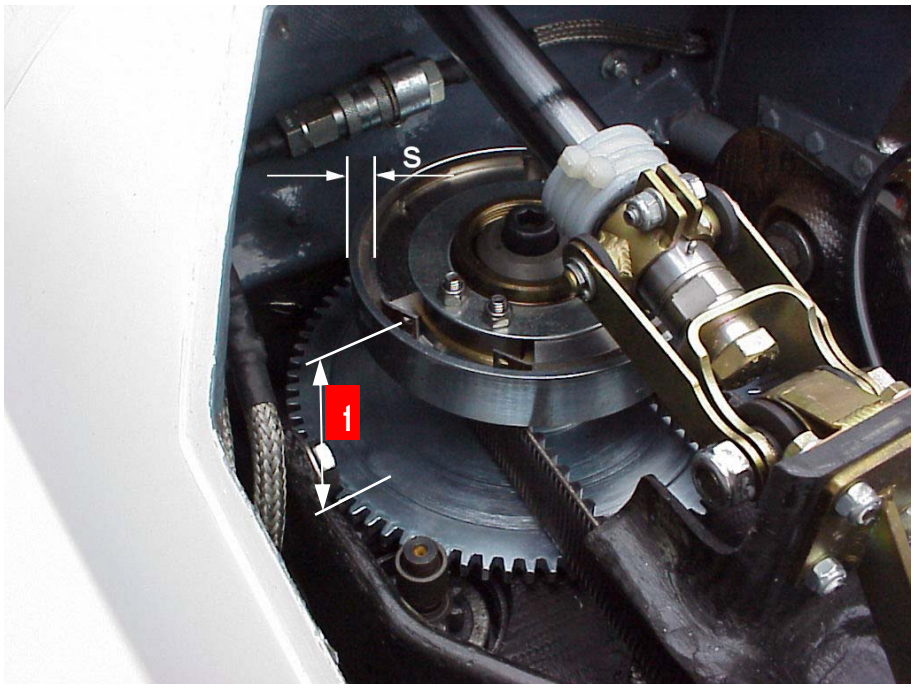


Bild 1 (picture 1)

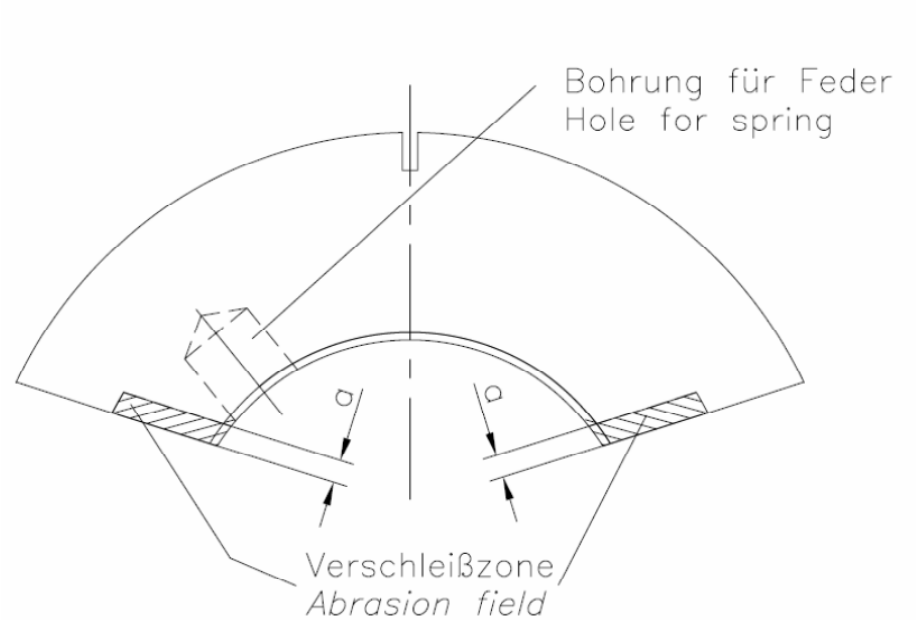


Bild 2 (picture 2)

Kontakt für Ersatzteilbestellung (contact for spare parts):

Anforderungen für Ersatzteile wie z.B. die benötigte Anschlagscheibe können per e-mail an wolfgang.emmerich@solo-germany.com gerichtet werden.
Adresse SOLO Kleinmotoren GmbH, Postfach 600152, D-7150 Sindelfingen
(Tel.:+49 7031 301210, Fax. +49 7031 301136).
Anschlagscheiben werden an unsere Vertretungen in Australien, Südafrika und Argentinien gesendet. Andere Länder werden von Deutschland aus beliefert.

Orders fort the necessary spare parts have to be sent by e-mail to
wolfgang.emmerich@solo-germany.com
Address: SOLO Kleinmotoren GmbH, Postfach 600152, D-7150 Sindelfingen
(Tel.: +49 7031 301210, Fax: +49 7031 301136)
Cover plates have been sent to our importers in Australia, South Africa and Argentina. Deliveries to other countries are supplied directly from Germany.