

LTA = AD / Airworthiness Directives (1965 – 2004)

TM (Technische Mitteilungen) are manufacturer recommendations or manufacturer approved modifications.

LTA (Lufttüchtigkeitanweisung) are Airworthiness Directives issued by the CAA / DGAC or LBA which are binding and compulsory.

RF3

- **65-113** : Befestigung der Seitensteuerpedalen / *Fixation of rudder pedals.*
- **67-7** : Risse in der Beplankung der Flügel Nase / *Cracks in the main wing nose plywood.*
- **68-22**: Risse in der Beplankung der Flügelunterseite / *Cracks in the wing plywood underneath side*

RF4D

- **83-15** (TM S-02-82) : Feuchtigkeitschäden Rumpheck / *Fuselage end moisture damage*
- **83-15** (TM S-02-82) : Feuchtigkeitschäden Seitenflossenholm / *Rudder spar moisture damage*
- **85-207** (TM S-01-85/1) : Überprüfung der Höhenflossen-Aufhängung / *Elevator fixation check*

RF5:

- **72-24** (TM S-01-72) : Steuerung, hintere Steuerseile / *Rear rudder command cables.*
- **85-207** (TM S-01-85/1) : Überprüfung Höhenflosseaufhängung / *Elevator fixation check*
- **72-25** (TM S-02-72) : Propeller P. Zentrierbuchse / *Propeller centering hub bushings.*
- **83-15** (TM S-02-82) : Feuchtigkeitschäden Rumpheck / *Fuselage end moisture damage*
- **83-15** (TM S-02-82) : Feuchtigkeitschäden Seitenflossenholm / *Rudder spar moisture damage*
- **92-351** (TM S-02-91): Bremsklappen : Einlaufen Splintbolzen / *Airbrakes , bolt wear*

RF5 B:

- **83-15** (TM S-02-82) : Feuchtigkeitschäden Rumpheck / *Fuselage end moisture damage*
- **83-15** (TM S-02-82) : Feuchtigkeitschäden Seitenflossenholm / *Rudder spar moisture damage*
- **92-351** (TM S-02-91): Bremsklappen : Einlaufen Splintbolzen / *Airbrakes , bolt wear*

For all Motorgliders:

- **74-323** (TM S-01-74) : Verarbeitungsanweisung für Seilverbindungen in der Hauptsteuerungsanlage. / *AD regarding manufacturing instructions for new control cable connections.*

LTA 92-351 26.10.1992

Gegenstand: Einlaufen der Splintbolzen der Störklappenbetätigung, besonders die der Störklappen-Verknüpfung

Betroffen: Motorseglermuster Fournier RF 5
(Motorsegler-Kennblatt 695)
und Baureihe RF5B, Sperber, alle Werk-Nr.

Dringlichkeit: 1. Bei nächster 50 Std. Kontrolle
2. Nach jeweils 1000 Landungen

Vorgang: Bei Kontrollen und Nachprüfungen wurde in einzelnen Fällen ein starkes Einlaufen der Bolzen A5 h11 x 14 DIN 1444 der Störklappenbetätigung im Flügelmittelteil unmittelbar hinter dem Holm festgestellt. Besonders betroffen waren hierbei die Auflageflächen der 4 Gabelköpfe der Antriebshebel und Stoßstangen, welche unter anderem die Verknüpfung der Störklappen bewirken. Diese Mängel sind bisher nur an Motorseglern aufgetreten, welche mehrere tausend Landungen absolviert hatten.

Maßnahmen: Alle Splintbolzen der Störklappensteuerung im Flügelmittelteil sind zu demontieren und auf Einlaufeinkerbungen zu kontrollieren. Wird ein Einlaufen festgestellt, so sind diese zu erneuern. Nach erfolgter Wiedermontage ist die Einstellung der Verknüpfung, sowie der volle Ausfahrweg der Störklappen zu überprüfen.

Material: Bolzen mit Kopf und Splintloch: Bolzen LN 1434 -05x14
Materialgüte 1.1174.5

Alternativ:
Bolzen mit Kopf und Splintloch nach DIN 17200
Ck 35, vergütet, Zugfestigkeit 700-900 N/mm²

Gewicht: Kein Einfluß

Schwerpunktlage: Kein Einfluß

Hinweise: Die Durchführung dieser Wartungsarbeit kann von Luftfahrttechnischen Betrieben mit entsprechender Berechtigung oder von sachkundigen Personen ausgeführt werden.

Die Wartungshandbuchseiten (RF5) S. 24 (RF5B) S. 22 sind auszutauschen.

Bearbeitet: *W. Bodenheimer*

Datum: 28.11.1991

Geprüft: *M. Kuhnert*

Datum: 28.11.1991

LBA-Prüfvermerk:



U. Doff
22. Juli 1992

H i n w e i s :

Durch diese Mitteilung unterrichtet Sie das LBA vorab über den Inhalt einer Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA), deren Text demnächst in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil II (NfL II) rechtsverbindlich bekanntgemacht werden wird.

LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG

Nach § 14 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät wird nachstehende Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) erlassen. Ein durch sie betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der LTA angegebenen Termin, außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

LTA: 92-351 Sportavia-Pützer

Betroffene Motorsegler (4/MSeql.):

Geräte-Nr.: 695

Fournier RF 5
und Baureihe RF 5B, Sperber
- alle Werk-Nr.

Die nachstehend bezeichnete Technische Mitteilung der Fa. Aviostar gibt Anlaß, folgende Lufttüchtigkeitsanweisung zu erlassen:

LTA-Nr.	Betrifft	Technische Mitteilung des Herstellers	Maßnahmen
92-351	Einlaufen der Splintbolzen der Störklappen-Betätigung und -Verknüpfung	Aviostar TM-Nr.: S-02-91 vom 28.11.1991	Gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung

Fristen: 1. Bei der nächsten 50 Std.-Kontrolle
2. Nach jeweils 1000 Landungen

Die Technische Mitteilung wird hiermit Bestandteil dieser Lufttüchtigkeitsanweisung.

Durchführung und Bescheinigung:

Die Maßnahmen sind von einer nach § 31 der Prüfvorschrift für Luftfahrtgerät dafür anerkannten Stelle durchzuführen und zu bescheinigen. Die Vorschriften über die Führung der Betriebsaufzeichnungen gemäß § 15 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät sind zu beachten.

LTA

63-303.61 - 83-15

Hinweis:

Durch diese Mitteilung unterrichtet Sie das LBA vorab über den Inhalt einer beabsichtigten Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA), deren endgültiger Text demnächst in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil II (NIL II) rechtsverbindlich bekanntgemacht werden wird.

LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG (Entwurf)

Nach § 14 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät wird nachstehende Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) erlassen.

Ein durch sie betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der LTA angegebenen Termin, außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

83-15 Rhein-Flugzeugbau

Datum der Ausgabe:

27. Januar 1983

Betroffene Motorsegler:

Geräte-Nr. 666

Fournier RF4, Fournier RF4D
alle Werknummern.

Geräte-Nr. 695

Fournier RF5, RF5B "Sperber"
alle Werknummern.Betrifft:

Rumpfheck und Seitenflosse

Anlaß/Grund:

Feuchtigkeitsschäden am Rumpfheck und Seitenflossenholm

Maßnahmen und Fristen:

1. Bei der nächsten 50- oder 100 Stundenkontrolle oder bei der Jahresnachprüfung, je nachdem welcher Termin zuerst erreicht wird, sind die Maßnahmen entsprechend den Angaben unter Absatz 1. und 2. der technischen Mitteilung durchzuführen.
Danach sind sie bei jeder 100-Stundenkontrolle und Jahresnachprüfung zu wiederholen.
2. Werden Schäden festgestellt, sind vor dem nächsten Flug die Maßnahmen entsprechend den Angaben unter Absatz 3 der technischen Mitteilung durchzuführen.

Technische Mitteilung des Herstellers:Rhein-Flugzeugbau, Technische Mitteilung S-02-82
vom 28. September 1982.

Die technische Mitteilung wird hiermit Bestandteil dieser Lufttüchtigkeitsanweisung.

Durchführung und Bescheinigung:

Die Maßnahmen sind von einer nach § 31 der Prüfverordnung für Luftfahrtgerät dafür anerkannten Stelle durchzuführen und zu bescheinigen.

Die Wiederholungsmaßnahmen sind in die Unterlagen für die periodischen Kontrollen mit aufzunehmen.

Die Vorschriften über die Führung der Betriebsaufzeichnungen gemäß § 15 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät sind zu beachten.



Bearbeiter

Datum

H. Möller

28.09.1982

Blatt

1

Technische Mitteilung

5 - 02 - 82

=====

Ed. H.

LTA 83-15

27.1.1983

- Gegenstand: Feuchtigkeitsschäden Rumpfheck und Seitenflossenholm.
- Betroffen: FOURNIER RF 4, RF 4 D, RF 5 und RF 5 B SPERBER, alle Werknummern.
- Dringlichkeit: Maßnahme 1. und 2.: bei der nächsten Stundenkontrolle oder Jahresnachprüfung -was zuerst anfällt- und Wiederholungsprüfung bei jeder 100-Std.Kontrolle und Jahresnachprüfung.
- Maßnahme 3: sofort, falls Mängel erkannt werden.
- Vorgang: Bei einer großen Reparatur an einer RF 5 wurde die Verrottung des unteren Teiles des Seitenflossenholmes festgestellt. Diese Verrottung ist auf Feuchtigkeitseinwirkung zurückzuführen. Vermutlich ist Wasser über das Rumpfheck durch die Bohrung für das Positionslampenkabel in den Seitenflossenholm eingedrungen.
- Maßnahme:
1. Prüfe den Innenzustand des Rumpfhecks auf Schäden an der Innenkonservierung und den Sperrholzteilen.
 2. Prüfe die Öffnung der Entwässerungsbohrung und Position der Bohrung im Spornklotz (s. Skizze). Falls erforderlich, müssen neue Entwässerungsbohrungen gebohrt werden.
 3. Wenn Konservierungsschäden oder Sperrholzschäden im Rumpfheck festgestellt werden, und/oder die Entwässerungsbohrung zu beanstanden ist, wird eine Prüfung des Seitenflossenholmennenzustandes erforderlich. Hierzu wird das Seitenruder demontiert und im skizzierten Bereich die Beplankung des Seitenflossenholmes kreisförmig etwa 30 mm \varnothing geöffnet. Werden keine Holzschäden festgestellt, kann der Bereich nach Erneuerung der Innenkonservierung wieder mit 1,5 mm Sperrholz aufgedoppelt werden. Hierzu Oberfläche von Lack und Konservierung reinigen und mit AERODUX 185 Sperrholzstück aufleimen.
Reparaturstelle konservieren und lackieren.
Seitenruder mit neuen Stop-Muttern montieren.
Funktionsprüfung der Steuerung vornehmen.
- Werden Schäden an der Holzstruktur festgestellt oder gravierende Konservierungsschäden (Grau- bis Schwarzfärbung des Sperrholzes), so ist unter Angabe des Schadensumfanges eine spezielle Reparaturanweisung mit Zeichnungsunterlagen bei uns anzufordern.

LTA:

63-303.61-85-207

Hinweis:

Durch diese Mitteilung unterrichtet Sie das LBA vorab über den Inhalt einer beabsichtigten Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA), deren endgültiger Text demnächst in den Nachrichten für Luftfahrer, Teil II (NfL II) rechtsverbindlich bekanntgemacht werden wird.

LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG (Entwurf)

Nach § 14 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät wird nachstehende Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) erlassen.
Ein durch sie betroffenes Luftfahrtgerät darf nach dem in der LTA angegebenen Termin, außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

85-207 Fournier

Datum der Ausgabe:

9. Oktober 1985

Betroffene Motorsegler:

Geräte-Nr. 695

Fournier RF5;

Geräte-Nr. 666

Fournier RF4D.

Betrifft:

Hintere Höhenflößenbeschläge.

Anlaß/Grund:

Schichtförmige interkristalline Korrosion

Maßnahmen und Fristen:

Bei der nächsten 50 oder 100 Stundenkontrolle, je nachdem welche zuerst nach Bekanntgabe dieser LTA fällig wird, sind die Beschläge gemäß den Anweisungen der Technischen Mitteilung auf Korrosion zu prüfen und bei Auftreten von Schäden auszuwechseln.

Technische Mitteilung des Herstellers:

RFB Technische Mitteilung S-01-85/1 vom 30.08.1985

Die technische Mitteilung wird hiermit Bestandteil dieser Lufttüchtigkeitsanweisung.

Durchführung und Bescheinigung:

Die Maßnahmen sind von einer nach § 31 der Prüfordnung für Luftfahrtgerät dafür anerkannten Stelle durchzuführen und zu bescheinigen.

Die Vorschriften über die Führung der Betriebsaufzeichnungen gemäß § 15 der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät sind zu beachten.



Bearbeiter	Datum			Blatt
Schliewa	30.08.1985		S-01-85 / 1	1

Technische Mitteilung S-01-85 / 1 = LTA 85-207

(9.10.1985)

Gegenstand: Überprüfung der hinteren Höhenflossenbeschläge

Betroffen: Alle Motorsegler FOURNIER RF 5
und RF 4 D

Dringlichkeit: Bei der nächsten 50 / 100-Stunden-Kontrolle

Vorgang: In einem Falle wurden an einer RF 5 korrodierte Beschläge der Höhenflossenaufhängung gefunden.
Die Materialuntersuchung der Korrosionsursache ergab eine "schichtförmige interkristalline Korrosion".

Maßnahmen:

1. Die betroffenen Beschläge sind einer genauen Sichtkontrolle zu unterziehen.
Im Zweifelsfall ist die Höhenflosse zu demontieren.
2. Bei Korrosionsschäden sind die Beschläge auszuwechseln.

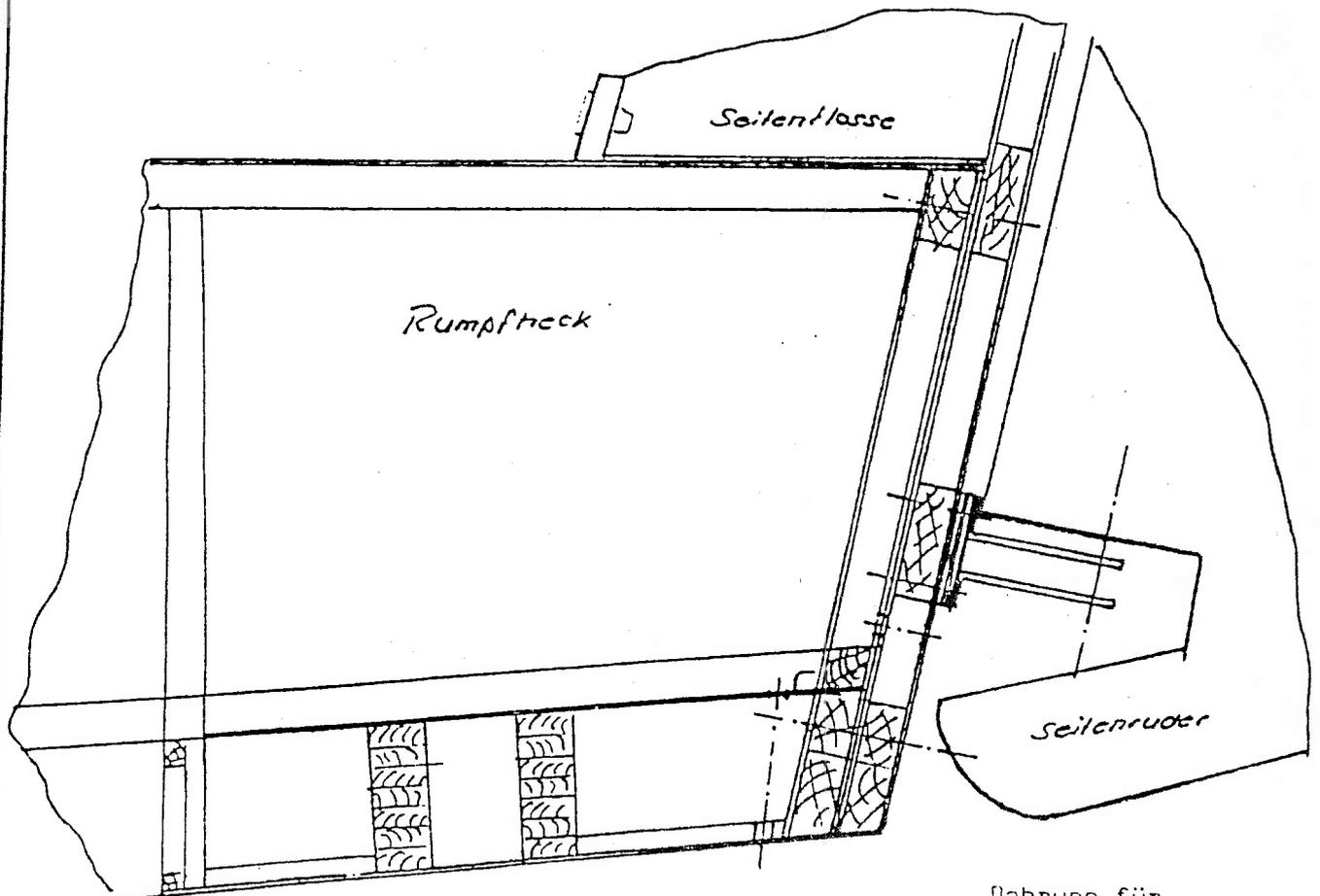
Gewicht und Schwerpunktlage: nicht betroffen

Hinweise: Die Maßnahme 1. kann durch eine sachkundige Person durchgeführt werden.
Im Falle von Korrosionsschäden ist sofort zu benachrichtigen:
Rhein-Flugzeugbau GmbH (vorm. SPORTAVIA)
Flugplatz
5377 Dahlem (Tel. 02447/277-9)

Die Maßnahme 2. ist durch einen Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und im Bordbuch zu bescheinigen.

Dahlem, den 30.08.1985
W. Schliewa *W. A. Müller*

Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt
20. Sep. 1985  *Seif*



Bohrung für
Positionslampenkabel

2 Entwässerungsbohrungen Rumpfheck
jeweils neben den Untergeräten
gebohrt. Achtung: Bohrungen müssen
durch Außenbohrung und Innen-
boden gehen.

Hinweise:

1. Alle Maßnahmen sind in einem zugelassenen Luftfahrt-
technischen Betrieb durchzuführen.
Die Prüfmaßnahmen sind durch einen Prüfer Klasse 3
zu beurteilen und zu bescheinigen.

Wir empfehlen, die Maßnahme 3. im Herstellerwerk
durchführen zu lassen.

2. Wir möchten bei dieser Gelegenheit nochmals allgemein
darauf hinweisen, wie wichtig es ist, dass alle Ent-
wässerungslöcher/Bohrungen geöffnet sind, um einen
Schaden an allen Materialien vorzubeugen.

RHEIN - FLUGZEUGBAU GMBH

ZN DAHLEM

Anerkannt vom
Luftfahrt-Bundesamt



29. Okt 1982

Handwritten signature 17. 11. 1982

Gegenstand: Seilverbindungen der Hauptsteuerungsanlage

Betroffen: Alle Luftfahrzeuge aus unserem Herstellungsprogramm

Dringlichkeit: Beim Erneuern der Steuerseile

Vorgang: Die LBA LTA 74-323 fordert die Veröffentlichung der Verarbeitungsanweisungen für Seilverbindungen in der Hauptsteuerungsanlage in Segelflugzeugen und Motorseglern durch die Hersteller.

Maßnahmen: Beim Erneuern der Steuerseile der Hauptsteuerung ist die Arbeitsanweisung A-02-71/1 verbindlich.

Hinweis: Alle Seilverbindungen aus unserer Herstellung entsprechen seit Anfang 1971 den Forderungen der LTA 74-323 und unserer Arbeitsanweisung A - 02 - 71/1.

Dahlemer Binz, den 24. Okt. 1974

SPORTAVIA - Pützer GmbH & Co KG

Am ...



Anerkannt durch
Luftfahrt-Bundesamt

6. Nov. 1974

James.

ABSCHRIFT

LUFTFAHRT-BUNDESAMT

Braunschweig, den 16.3.72

Lufttüchtigkeitsanweisung

LTA = 72-24 Sportavia-Pützer

Betroffenes Motorseglermuster:

Datum der Ausgabe:

RF 5; Geräte Nr. 695

16. März 1972

Alle Werknummern

Anlaß:

Bei falscher Montage können die Seitenruderseile im hinteren Rumpfteile an der Rumpfragegestange scheuern.

Maßnahmen:

Die Rumpfragegestange ausbauen und an der dem Rumpfboden zugekehrten Seite auf das Vorhandensein von Scheuerstellen in Richtung der Rumpflängsachse prüfen.

Werden Scheuerstellen festgestellt, kann auf fehlerhafte Montage geschlossen werden. Die Steuerseile sind auf ihren einwandfreien Zustand zu prüfen und gegebenenfalls auszuwechseln.

Werden an der Fragegestange keine Scheuerstellen festgestellt, so kann diese gemäß den Angaben der TM Nr. S-01-72 des Herstellers wieder eingebaut werden. Beim Wiedereinbau ist darauf zu achten, daß beide Steuerseile unter Spannung stehen.

Frist: Vor dem nächsten Flug, sofern nicht bereits durchgeführt.

Durchführung und Bescheinigung:

Die Maßnahmen sind von einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb oder einem selbständigen Prüfer Klasse 3 mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und im Luftfahrzeug-Bordbuch des betroffenen Motorseglers zu bescheinigen.

Bezug:

Techn. Mitteilung S-01-72 der Sportavia-Pützer GmbH & Co. KG.