

3. Alle 100 Betriebsstunden endoskopische Kontrolle der Ventilsitze auf Ablagerungen und/oder Brandspuren verursacht durch nicht dicht schließende Ventile.
4. Alle 100 Betriebsstunden endoskopische Kontrolle der Ein- und Auslasskanäle im Zylinderkopf auf übermäßige Ablagerungen, die besonders im Einlasskanal die Querschnitte verengen können.
5. Alle 50 Betriebsstunden Kontrolle der Zündkerzen auf erhöhte Ablagerungen, ggf. Austausch der Zündkerzen.
6. Sollte bei der regelmäßigen Wartung festgestellt werden, dass das Ventilspiel sich vergrößert hat sind die Zylinderköpfe zu demontieren und auszutauschen oder instand zu setzen.
7. Alle festgestellten Befunde sind zu protokollieren und an den Motorhersteller zu senden, zwecks einer möglichen Veränderung der Inspektionsintervalle.

Bemerkung: die endoskopische Kontrolle ist durch die Zündkerzenbohrung durchzuführen. Um alle relevanten Bereiche kontrollieren zu können sind alle Zündkerzen zu demontieren und der Propeller langsam von Hand zu verdrehen. Hierbei ist darauf zu achten, dass während der Kontrolle die Gewinde der Zündkerzenbohrungen, die Kolben und/oder Zylinderkopf nicht beschädigt werden.

Hinweis: Die TM 53.2 wird hiermit ungültig.

Kontakt: Limbach Flugmotoren GmbH & Co. KG, Kotthausener Str. 5, D-53639 Königswinter, Germany
Tel. +49/2244/9201-0, Fax: +49/2244/9201-30, E-Mail: sales@limflug.de www.limflug.de

Zulassung: Diese Technische Mitteilung wurde im Rahmen der Verfahren des EASA anerkannten Entwicklungsbetriebes Nr.: EASA.21J.270 zugelassen.

Gegenstand: Kraftstoffe

Betroffen: Alle Motoren der Baureihen:

L 1700
L 2000
L 2400

Anlaß: Einstellung der Produktion von verbleiten Automobil-Otto-Kraftstoffen.
Verwendung verbleiteter Flugkraftstoffe.

Dringlichkeit: keine

Maßnahmen: **Verwendung von bleifreien Automobil-Otto-Kraftstoffen:**

Baureihe L 1700 und L 2400:

Motoren dieser Baureihen können ab sofort mit dem Kraftstoff Super Plus bleifrei nach DIN EN 228 oder anderen bleifreien Kraftstoffen mit Mindestoktanzahlen ROZ 98 Oktan und MOZ 87 Oktan betrieben werden.

Baureihe L 2000:

Motoren dieser Baureihe können ab sofort mit dem Kraftstoff Super Plus bleifrei nach DIN EN 228 oder anderen bleifreien Kraftstoffen betrieben werden, wenn:

- diese Kraftstoffe Mindestoktanzahlen ROZ 98 Oktan und MOZ 87 Oktan entsprechen und
- an Motoren dieser Baureihe Maßnahmen nach TM 42 durchgeführt worden sind.

Allgemeines (alle Baureihen):

Folgendes ist zu beachten:

1. Motorseitige Kraftstoffleitungen müssen für bleifreie Kraftstoffe geeignet sein. Siehe hierzu TM 50.
2. Zellenseitige Kraftstoffleitungen und Tanks müssen für bleifreie Kraftstoffe geeignet sein. Hierzu bitte Kontakt zum Zellenhersteller aufnehmen, bzw. dessen Mitteilungen zu diesem Thema beachten.
3. Nur frische Kraftstoffe von Markenherstellern verwenden. Die Lagerfähigkeit von bleifreien Kraftstoffen ist begrenzt. Bei Überlagerung können in offenen Tankanlagen leichtflüchtige Bestandteile des Kraftstoffes verdampfen und der Kraftstoff sich in seinen Eigenschaften verändern. Zusätzlich sind die Eigenschaften der Kraftstoffe saisonal abhängig.
4. Das Temperaturniveau der Motoren sollte auf einen möglichst niedrigen Wert gesenkt werden. Anzustreben sind Werte von unter 180 °C im Steigflug. Siehe hierzu TM 44.
5. Eine Verwendung von zusätzlichen Additiven ist nicht zulässig.
6. Das Mischen von verbleiten mit unverbleiten Kraftstoffen wird nicht empfohlen.
7. Entsprechende Einträge in den Handbüchern sind handschriftlich zu ergänzen.

Verwendung von verbleiten Flugkraftstoffen:

Baureihe L 1700, L 2000 und L 2400:

Motoren dieser Baureihen können mit dem Flugkraftstoff AVGAS 100 LL betrieben werden.

Andere Flugkraftstoffe mit Bleigehalten über 0,56 g/l (ca. 0,8 g/kg) und Mindestoktanzahlen ROZ 98 Oktan und MOZ 87 Oktan dürfen nur unter folgenden Bedingungen resp. Einschränkungen verwendet werden:

1. An den Motortypen L 2400 DF, DT, EF und ET ist die Verwendung solcher Kraftstoffe nicht zulässig
2. Alle 100 Betriebsstunden endoskopische Kontrolle des Brennraums auf übermäßige Ablagerungen. Starke Ablagerungen können einen mechanischen Kontakt zwischen Kolben und Zylinderkopf verursachen.

Bearb.: Stolinski

Ersetzt Ausgabe vom:

Seite: 1 von 2 Seiten

Gepr. + Freig.:

Ausgabe: 12.04.06

Reg.-Nr.: 036 Datei: TM71.DOC