

Gegenstand: Zylinderköpfe

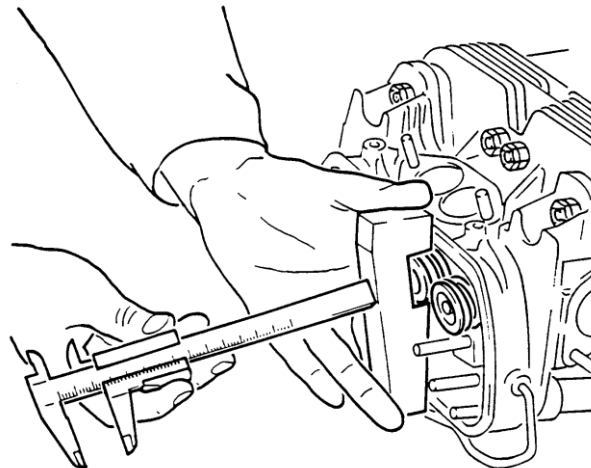
Betroffen: Alle Motoren der Baureihen:

L 1700
L 2000
L 2400 EB, EE
L 2400 DF, DT, EF, ET, DX, DS

Anlaß: Nach Motorlaufzeiten von 500 bis 600 Stunden gibt es vereinzelt Fälle von stark eingeschlagenen Ventilen bzw. Ventilsitzringen.

Dringlichkeit: Bei Erreichen einer Motorlaufzeit von 500 Stunden

- Maßnahmen:**
1. Zylinderkopfhaube (Ventildeckel) auf beiden Seiten abnehmen.
 2. Kipphebelwellen auf beiden Seiten des Motors entfernen (4 Muttern M8).
 3. Die Messvorrichtung (T/N 803.001.130.000) wie abgebildet über jedes Ventil positionieren und mit einem Tiefenmaß den Abstand zum Ende des Ventils messen.



Baureihe	Ventilschaftüberstand für Ein- und Auslassventile	
	noch zulässig*)	Verschleißgrenze**)
L 1700	24,50 mm	24,00 mm
L 2000		
L 2400 EE, EB		
L 2400 EF, DF ET, DT DX, DS	23,80 mm	23,30 mm

*) Ist das Maß erreicht, muss der Überstand der Ventilschäfte alle 100 Stunden überprüft werden.

**) Ist die Verschleißgrenze erreicht, muss der Zylinderkopf ersetzt werden.

4. Montage in umgekehrter Reihenfolge.
5. Vor der Montage der Kipphebelwellen, Dichtungsmasse REINZOSIL SI 300 (T/N 708.413.070.000) an der Dichtfläche der Lagerböcke auftragen.
Befestigungsmuttern M8 (Festigkeitsklasse 10) mit 25 Nm anziehen. Ventilspiel überprüfen, gegebenenfalls einstellen.

Achtung: Beim Erreichen der Verschleißgrenze muss der Zylinderkopf ersetzt werden!

Hinweise: Ventilverschleiß, wie oben beschrieben kann noch nicht vollständig erklärt werden. Eine wichtige Verschleißkomponente ist jedoch Kraftstoffbedingt. Bei bestimmten Temperaturen bilden sich aggressive Blei- und Bromverbindungen, die am Ventil sowohl korrosiv als auch abrasiv wirken. Diese Erscheinung ist bei der Verwendung von AVGAS stärker ausgeprägt als bei der Verwendung von MOGAS¹.

Bisher gibt es auch noch keine gesicherten Erkenntnisse darüber, wie der Verschleiß vollständig vermieden werden kann. Unsere Beobachtungen zeigen jedoch, dass bei niedrigen Betriebstemperaturen die Verschleißrate geringer wird. Wir empfehlen deshalb, die Luftleitbleche genau zu untersuchen und schadhafte oder ungenügende Luftleitbleche sofort instand zu setzen. Außerdem wird der Einbau eines Zylinderkopfthermometers empfohlen.

Wenn im Reiseflug die Zylinderkopftemperatur nicht innerhalb der vorgegebenen Werte liegt, setzen Sie sich bitte mit Ihrem Flugzeughersteller in Verbindung.
Temperaturangaben siehe Betriebs- und Wartungshandbuch der entsprechenden Baureihe.

Kontakt: Limbach Flugmotoren GmbH, Kotthausener Str. 5, 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.

1 Hiermit ist keine Empfehlung für oder gegen die Verwendung von AVGAS bzw. MOGAS ausgesprochen