



**Gegenstand:** Zylinderkopf

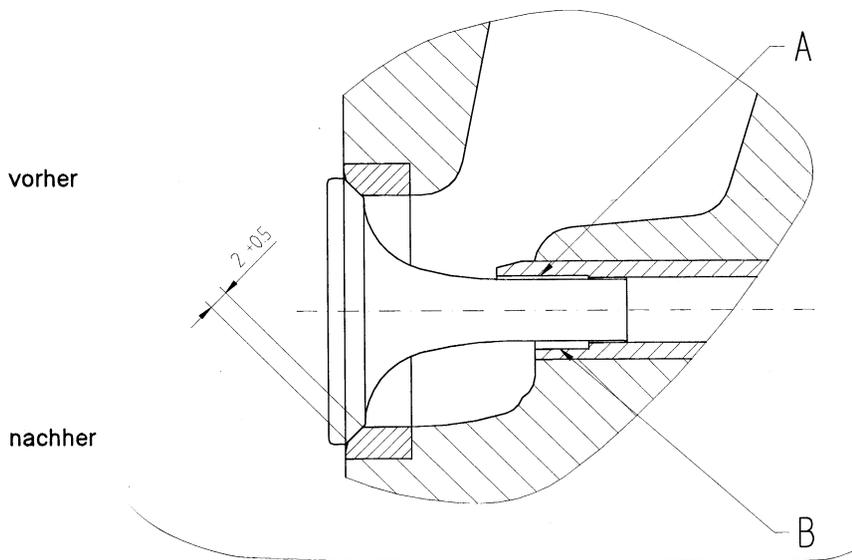
**Betroffen:** Alle Motoren der Baureihen:

**L 1700**  
**L 2000**

**Anlaß:** Auf Grund von geänderten Kraftstoffqualitäten sind in der letzten Zeit Probleme mit verbrannten Auslaßventilen beobachtet worden. Nach einer eingehenden Untersuchung wurde festgestellt, daß erhöhte Rückstandsbildung aus dem Verbrennungsprozess für diese Probleme verantwortlich ist. Dieses Problem wurde auch schon von anderen Flugmotorenherstellern berichtet. Die Rückstände führen im Verlauf der Betriebszeit zum Klemmen der Ventile im hinterdrehten Teil der Ventilführung (Bereich A in der Skizze). Die Betriebszeit bis zum Auftreten der Probleme ist vom Flugzeugmuster, vom Zustand der Luftleitbleche, von der Einsatzweise des Flugzeuges, vom verwendeten Kraftstoff und Motoröl abhängig. Empfehlungen bezüglich bestimmter Kraftstoffmarken können nicht gegeben werden, da deren Rezeptur lokal unterschiedlich sein kann. Die Häufigkeit des Auftretens ist bei stärker als üblich belasteten Motoren höher.

**Dringlichkeit:** Innerhalb der nächsten 100 Betriebsstunden.

**Maßnahmen:** An den Zylinderköpfen werden die Auslaßventilführungen von der Auslaßkanalseite her bis auf das Zylinderkopfmaterial abgefräst. Der verbleibende Rest der Senkung in der Ventilführung wird auf 9,5 mm Durchmesser aufgebohrt, hierbei ist der Grund der Senkung rechtwinkelig zur Bohrung ausgeführt. Auf diese Weise entsteht dort ein vergrößerter Spalt und eine scharfe Abstreifkante (Bereich B in der Skizze), die ein Eindringen der Verbrennungsrückstände in den Führungsspalt verhindert. Desweiteren werden die Ventilsitzringe mit einem 2 mm breiten Sitz versehen. Diese Maßnahme soll die Temperatur des Ventiltellers senken. Zusätzlich werden neue Auslaßventile montiert. Die Luftleitbleche sind auf ihren Zustand zu prüfen und gegebenenfalls instand zu setzen.



An Zylinderköpfen, die entweder mit den nachfolgend aufgeführten laufenden Nummern oder nach dem 01.01.1994 eingebaut bzw. repariert worden sind, sind diese Modifikationen bereits durchgeführt. Die

Bearb.: Stolinski



Ersetzt Ausgabe vom: 06.06.94

Seite: 1

Gedr.: *B. Birnbeck*

Ausgabe: 02.11.94

von 2 Seiten



laufenden Nummern sind am Auspuffflansch des Zylinderkopfes (neben dem Ventildeckel) eingeschlagen und fangen immer mit einer Null an.

061	01348	03468	06985	07598
0111	01465	03470	06987	07614
0290	01466	04241	07038	07619
0350	01565	04760	07054	07633
0360	01568	04761	07110	07765
0498	01709	05630	07289	07766
0499	01723	05869	07290	07790
0566	01846	05947	07348	07817
0573	01895	05958	07374	07865
0601	02101	06711	07412	07866
0689	02425	06729	07413	07935 - 07961
0755	02474	06813	07485	07965 - 07976
0756	02477	06815	07486	07978 - 07996
0799	02488	06819	07492	07998 - 08083
01133	02607	06826	07588	über 08136

**Durchführung:** Die oben aufgeführten Maßnahmen dürfen nur vom Hersteller oder durch vom Hersteller autorisierte Betriebe durchgeführt werden.

LBA anerkannt am:



*[Handwritten signature]*

23. Nov. 1994

Bearb.: Stolinski

Ersetzt Ausgabe vom: 06.06.94

Seite: 2

Gepr.: *B. Lidziński*



Ausgabe: 02.11.94

von 2 Seiten