



**BÖLKOW GMBH/
WAGGON- UND
MASCHINENBAU AG**

Flugzeugverkauf:
Bölkow GmbH
8 München 8 · Postabhofach

Telefon 47 74 21/47 73 21
Telex 05 22279

SERVICE-MITTEILUNG

Nr.: 2/67

Datum: 11.9.67

Seitenzahl:

Anlagen:

Betrifft: Kontrollen, Verstärkungen, Berichtigung.

Beumuster: BÖLKOW BO 208 JUNIOR.

Werk-Nr.: Siehe unten.

Teil: Siehe unten.

Termin:

Siehe unten.

geprüft:

erledigt:

Datum:

- Teil:
- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1. Seitensteuerpedale | 4. Klarliste |
| 2. Gasbowdenzug | 5. Lackierung |
| 3. Bewegliche Teile | |

An alle Halter und Service-Stellen!

Zu 1): (Betrifft alle Werk-Nummern bis 664 einschließlich).

Nach abnormer Beanspruchung der Seitensteuerung beim Rollen wurden bei einem JUNIOR Risse an der Schweißnaht des Gabelhebels für die Bugrad-Stoßstange zum Querrohr der Seitensteuerpedale festgestellt (siehe Skizze).

Prüfen Sie bitte anlässlich der nächsten Kontrollen die bezeichnete Stelle auf Rissbildung und wechseln Sie ggf. das betreffende Pedal gegen ein neues (vom Werk bereits verstärktes) Pedal aus.

Darüber hinaus empfehlen wir, die verstärkten Pedale auch dann einzubauen, wenn an den bisherigen noch keine Risse festzustellen sind.

Zu 2): (Betrifft alle Werk-Nummern bis 636 einschließlich).

Ein Fall, bei dem der Gasbowdenzug beim Gasgeben abknickte, veranlasste uns, den Bowdenzug zu verstärken. Wir empfehlen Ihnen, den verstärkten Gasbowdenzug gelegentlich in Ihr Flugzeug einbauen zu lassen, bzw. den Bowdenzug bei allen 100-Std. -Kontrollen auf Knicke zu prüfen.

Material: Federstahldraht L=710 mm, $\varnothing=1,8$ mm, LN 9423/St1.4304.8.

Zu 3): (Betrifft alle Werk-Nummern).

Wahrscheinlich infolge eines Wartungsfehlers klemmte bei einem JUNIOR das Querruder-Ausgleichsgewicht an der Tragflächen-Endrippe so, daß die Querrudersteuerung nur mit äußerster Kraft-

anstrengung bewegt werden konnte. Dieser Vorfall gibt uns Veranlassung, besonders eindringlich auf die Vorschriften der "Täglichen Wartung" und der "Vorflugkontrolle" hinzuweisen.

Überprüfen Sie bitte vor jedem Flug besonders sorgfältig die Freigängigkeit aller Ruder, der Landeklappen und aller Bedienorgane. Um sicherzustellen, daß der entsprechende Sicherheitsabstand zwischen allen beweglichen Teilen des Flugzeuges nicht durch Beschädigungen oder unsachgemäße Wartung auf ein gefährliches Maß verringert wurde, prüfen Sie bitte bei den folgenden 100-Std.-Kontrollen den Zwischenraum zwischen beweglichen Teilen einerseits, bzw. zwischen beweglichen und festen Teilen andererseits. Er soll - soweit nicht ein Aufeinandergleiten oder ein Anschlag notwendig ist - mindestens 5 mm betragen. Diese Prüfung soll sich insbesondere auf solche Teile erstrecken, die bei einem geringeren Abstand gegeneinander reiben oder sogar klemmen könnten.

Berichtigen Sie bitte Ihr Wartungshandbuch, Kapitel "100-Std.-Kontrolle" entsprechend den Punkten 1 bis 3, sofern Sie es nicht vorziehen, die Punkte 1 und 2 dieser Service-Mitteilung dadurch zu erledigen, daß Sie die verstärkten Teile vor oder anlässlich der nächsten 100-Std.-Kontrolle einbauen lassen.

Zu 4): Manche, früher als unerlässlich gehaltene Sicherheitsmaßnahmen sind durch die Zuverlässigkeit moderner Werkstoffe überholt.

So ist es u. a. heute nicht mehr notwendig, den Kraftstoffhahn nach dem Abstellen des JUNIORS zu schließen, um Auslaufen von Kraftstoff zu vermeiden. Da diese Maßnahme auf den Schulen auch nicht mehr gelehrt wird und somit die Gefahr besteht, daß - insbesondere bei Flugzeugen, die von verschiedenen Piloten geflogen werden - doch einmal ein Start mit geschlossenem Kraftstoffhahn erfolgt, bitten wir Sie, in Ihrer Klarliste II, Absatz "Abstellen" den Punkt "Kraftstoffhahn zu" zu streichen.

Sollten Sie einmal feststellen, daß an irgendeiner Stelle des Kraftstoffsystems Kraftstoff austritt, so liegt ein Fehler an dem betreffenden Teil vor, der nur durch Reparatur oder Erneuerung und nicht durch Schließen des Kraftstoffhahnes beseitigt werden kann.

Zu 5): Die Flugzeuge Werk-Nr. 506 bis 603 sind mit Nitro-Lack Herbol FL Nitro, ab Werk-Nummer 604 mit Einschichtlack der Firma Herbol lackiert.

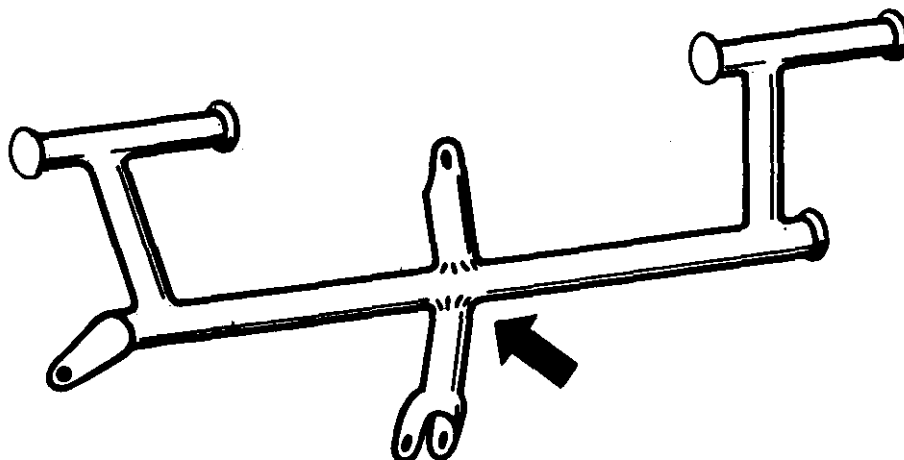
Wir freuen uns, Ihnen abschließend mitteilen zu können, daß die Betriebszeiten der Zelle des BÖLKOW JUNIORS von der DVL/PfL mit Schreiben vom 18. 11. 66 auf 1000 plus 200 Std. erhöht wurden.

Ferner ist unser Werk Laupheim seit 1. 4. 67 vom Luftfahrtbundesamt als Service-Betrieb unter der Lizenz-Nr. 51-1/3 St N, unsere Servicestelle München-Riem, Flughafen (Tel. 0811/470400) unter der Nr. 45-1 St N seit dem 23. 2. 67 autorisiert.

Wir sind damit berechtigt, selbständig periodische Nachprüfungen an Flugzeugen durchzuführen (bisher PfL-Jahreskontrolle usw.).

Mit freundlichen Grüßen

BÖLKOW GMBH
WAGGON- UND MASCHINENBAU AG





**BÖLKOW GMBH/
WAGGON- UND
MASCHINENBAU AG**

Sales Department:
Bölkow GmbH
8 Munich 8 · P.O. Box

Phone 47 74 21/47 73 21
Telex 05 222 79

SERVICE-BULLETIN

No.: 2/67 Date: 11.9.67

No. of pages: Enclosures:

Subject: Inspections, Reinforcements, Correction.

Type of airplane: BÖLKOW BO 208 JUNIOR.

Serial No.: See below.

Part affected: See below.

Expected time of
compliance:
see below.

Approved by:

Signature:

Date:

- Parts: 1. Rudder pedals, 4. Checklist,
2. Throttle control cable, 5. Painting.
3. Movable parts,

To all Owners and Service-Stations!

To 1): (Concerning all serial numbers till 664 inclusive).

Following abnormal loading of the rudder during rolls, cracks were discovered on a JUNIOR on the weld of the fork lever for the nosewheel push rod to the cross tubes of the rudder pedals (see sketch).

Please check on the occasion of the next inspections the given spot for cracks and if necessary, change the pedal in question for a new pedal (already reinforced in the factory).

We also recommend installing the reinforced pedals even if no cracks are to be discovered on the pedals presently installed.

To 2): (Concerning all serial numbers till 636 inclusive).

A case in which the throttle control cable bent when giving gas, gave us cause to reinforce the bowden control. We recommend you to have the reinforced bowden control installed in your airplane, if feasible, or else to examine the bowden control for cracks at all 100-hr. - inspections. Material: Spring steel wire L = 710 mm, $\phi = 1,8$ mm, LN 9423/St1.4304.8.

To 3): (Concerning all serial numbers).

Probably as a result of a service mistake, the aileron balancing weight on the wing end rib of a JUNIOR got jammed so, that the aileron control could only be moved with extreme effort. This incident gives us occasion to point urgently to the instructions of the "Daily Maintenance" and the "Preflight Check".

Please examine prior to every flight especially carefully the freedom of movement of all control surfaces, landing flaps and all controls. To guarantee that the appropriate safety clearance between all movable parts of the airplane will not be reduced to a dangerous extent through damages or improper servicing, please examine at the following 100-hr. -inspections the clearance between movable parts on the one hand, between movable and immovable parts on the other hand. It should come to at least 5 mm - in as far as no gliding or stop contact is essential. This check should in particular be extended to such parts, which could rub against each other or even get jammed by a smaller clearance.

Please amend your Maintenance Manual, chapter "100-hr. -Inspection" accordingly to the items 1 till 3, unless you prefer to install the reinforced parts before or at the occasion of the next 100-hr. -inspection, obviating items 1 and 2 of this service-bulletin.

To 4): Many precautionary measures, at one time considered essential, have become superfluous through the reliability of modern materials. It is for example today not necessary anymore to close the shut-off valve after switching off the engine of the JUNIOR, to prevent fuel running out. Since this measure is no longer taught at schools and consequently the danger exists, that - in particular in airplanes which are flown by different pilots - some time a start may be made with closed shut-off valve, we ask you to cancel in your Checklist II, paragraph "Engine Cut-Off" the item "Shut-Off Valve closed". Should you find that somehow fuel leaks, there must be some defect in the part in question, which only can be eliminated by repair or replacement and not by closing the shut-off valve.

To 5): The planes serial numbers 506 till 603 are painted with Nitro-Lack Herbol FL Nitro, as from serial number 604 with single coat paint of the firm Herbol.

In closing we have the pleasure of informing you that the operating hours of the airframe of the BÖLKOW JUNIOR have been increased to 1000 plus 200 hrs by the DVL/PfL in their letter of 18. 11. 66.

Furthermore our plant Laupheim has been authorized by the "Luftfahrtbundesamt" (German authority for Civil Aviation) as from 1. 4. 67 as a service-station under licence number 51-1/3STN. The BÖLKOW Service Station (Tel. 0811/470400) at Munich-Riem Airport is licensed under No. 45-1 St N from 23.2.67.

We are herewith qualified to carry out independently periodical inspections on airplanes (up to now PfL-yearly inspection etc.).

With kind regards

BÖLKOW GMBH
WAGGON- UND MASCHINENBAU AG

