

SB 208 – 09/07

**Datum der Ausgabe:**

10. September 2007

**Betroffene Flugzeuge:**

Geräte-Nr.: 644/SA  
Muster: Bölkow Bo 208  
Baureihen: Bölkow Junior; Bölkow Bo 208 C Junior  
Werk-Nr.: alle

**Betrifft:**

Periodische Risskontrolle des Bugfahrwerk-Außenrohrs nach SB 208-32/20-1 und LTA 72/92

**Anlass /Grund:**

Bruch des Bugfahrwerk-Außenrohrs nach harten Landungen

**Maßnahmen und Fristen:**

Es wird dringend empfohlen, die in SB 208-32/20-1 beschriebene und mit LTA 72/92 angeordnete Risskontrolle des Bugfahrwerk-Außenrohrs (fällig bei jeder 100-Stundenkontrolle) zusätzlich auch dann durchzuführen, wenn nach einer harten Landung das Flugzeug einer Prüfung unterzogen werden muß bzw. wenn das Bugfahrwerk beschädigt wurde.

**Hinweis:**

Die technischen Informationen, die in dieser SB enthalten sind, wurden im Rahmen der Befugnisse der EASA-Genehmigung als Entwicklungsbetrieb EASA.21J.026 genehmigt.

EADS Deutschland GmbH  
Military Air Systems  
Entwicklungsbetrieb EASA.21J.026  
81663 München



Ulrich Hagmann  
Tel.: +49-89-607 28789  
Fax: +49-89-607 27711  
E-Mail: [Ulrich.Hagmann@eads.com](mailto:Ulrich.Hagmann@eads.com)

Freigegeben:



Klaus Wirries  
Musterprüfleitstelle



# SERVICE BULLETIN

MESSERSCHMITT-BÖLKOW-BLOHM GMBH  
MÜNCHEN-OTTOBRUNN - UNTERNEHMENSBEREICH FLUGZEUGE

Tel. (0811) 6000 4547

Muster: BÖLKOW JUNIOR

Baureihe: alle  
Betrifft: Periodische Rißkontrolle  
Arbeit: Ab sofort bei allen 100-Stundenkontrollen.  
Dringlichkeit: Dringend empfohlen

- A. Gültigkeit: Alle Werknummern  
B. Anlaß: Feststellung eines Risses am Bugfahrwerkaußenrohr  
C. Beschreibung: Bei allen 100-Stundenkontrollen ist am Bugfahrwerk zusätzlich folgende Kontrolle durchzuführen:

Die Innenseite des Außenrohrs ist im Bereich zwischen dem oberen und unteren Bronzelager mit Hilfe eines Spiegels und einer Lichtquelle auf Rißbildung zu untersuchen (siehe Skizze)

Ausführung

1. BÖLKOW JUNIOR und BO 208C mit angebaute hydraulischen Stoßdämpfer (Bis W-Nr. 681 außer umgerüstete): Stoßdämpferanschluß unten lösen. Den Bolzen der unteren Lenkerfeder abnehmen, Heck belasten, Bugrad nach unten abnehmen und so lagern, daß die Federn im Innenrohr ihre Lage behalten.
2. BO 208C mit Pneumatischer Bugradfeder (Ab W-Nr. 681 oder umgerüstete): Unteren Lenkerfederbefestigungsbolzen abnehmen und den unteren Haltebolzen der pneumatischen Feder herausnehmen (Bolzen über der Bugradgabel in Längsrichtung), Innenrohr herausziehen.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Werden Risse festgestellt, ist das Außenrohr durch ein neues zu ersetzen. Zur Sicherung von Kronenmuttern sind neue Splinte zu verwenden, die Anzugsmomente sind zu beachten.

- D. Durchführung: Bei allen 100-Stundenkontrollen  
E. Genehmigung: Entwicklungsbetrieb I-EA8  
F. Arbeitszeit: 0,5 Stunden je Kontrolle  
G. Material: Bei Bedarf:

1. Außenrohr bei hydraulischem Stoßdämpfer (bis W.-Nr. 680 außer nachgerüstete)  
Nr. 208-55025
2. Außenrohr bei pneumatischer Federung (ab W.-Nr. 681 und nachgerüstete)  
Nr. 208-55425

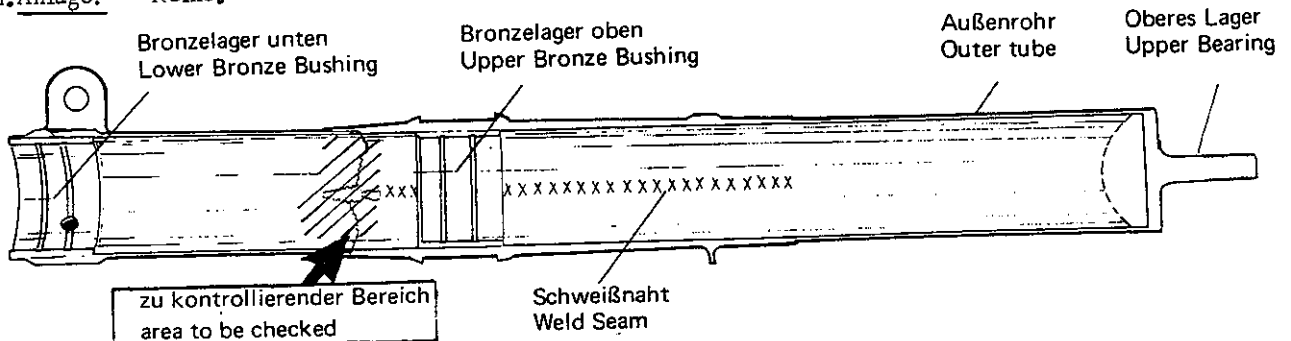
H. Werkzeuge: Sonderwerkzeuge nicht erforderlich

I. Gewicht und Schwerpunkt: Keine Auswirkung

K. Betroffene Handbücher: Wartungshandbuch BÖLKOW JUNIOR und BO 208C  
Ergänzung erfolgt mit nächster Berichtigung.

L. Abnahme: Im gewerblichen Einsatz und zur Ausbildung von Flugzeugführern:  
Prüfer der Klasse II

M. Anlage: Keine.



## SB 208 – 09/07

**Date of Issue:**

10 September 2007

**Affected Aircraft:**

TCDS No.: 644/SA  
Model: Bölkow Bo 208  
Versions: Bölkow Junior; Bölkow Bo 208 C Junior  
Serial Nos.: all

**Subject:**

Periodic crack inspection of the Nose Landing Gear outer tube according to SB 208-32/20-1 and LTA / AD 72/92

**Cause / Reason:**

Fracture of the Nose Landing Gear outer tube after heavy landings

**Measures and time limits:**

It is strongly recommended that the crack inspection of the Nose Landing Gear outer tube, described in SB 208-32/20-1 and ordered by AD 72-92 (due during every 100 hours inspection), be carried out additionally following all heavy landings, when other 'heavy landing' checks are performed or when damage has occurred to the Nose Landing Gear.

**Note:**

The technical content of this document is approved under the authority of DOA-No. EASA.21J.026.

Wichtigste nach Verlesung dieses Heftes: Vorher-  
lang und während des Betriebs durch die Piloten, sowie nicht  
ausdrücklich angegeben, Zerkleinerungen vornehmen  
ist nicht zulässig. Die Verantwortung für die Einhaltung  
dieser Bestimmungen liegt bei der Fluggesellschaft.

EADS Deutschland GmbH  
Military Air Systems  
Approved Design Organisation  
EASA.21J.026  
81663 München  
Germany



Ulrich Hagmann

Tel.: +49-89-607 28789

Fax: +49-89-607 27711

E-Mail: [Ulrich.Hagmann@eads.com](mailto:Ulrich.Hagmann@eads.com)

Approved:



Klaus Wirries  
Office of Airworthiness



# SERVICE BULLETIN

MESSERSCHMITT-BÖLKOW-BLOHM GMBH  
MÜNCHEN—OTTOBRUNN · UNTERNEHMENSBEREICH FLUGZEUGE

Tel. (0811) 6000 4547

Type: BÖLKOW JUNIOR  
Series: All  
Subject: Periodic crack inspection  
Work: Immediately during every 100 hrs inspection  
Priority: Strongly recommended

A. Scope: All serial numbers

B. Reason: Detection of a crack in the Nose Landing Gear (NLG) outer tube.

C. Description: During every 100 hrs inspection an additional check is to be carried out on the NLG as follows:

The inner side of the outer tube is to be checked for cracking in the area between the upper and lower bronze bushings by means of a mirror and a light ( See stretch opposite page).

#### Work Procedure

1. On BÖLKOW JUNIOR and BO 208C with hydraulic shock absorber installed (up to serial number 681, with the exception of the retrofitted a/c): Loosen lower shock absorber attachment. Remove bolt of lower torque link spring, load tail of aircraft, remove nose wheel from below and put it down so that the springs in the inner tube maintain their position.
2. On BO 208C with pneumatic nose wheel cushion (from serial number 681 onwards or retrofitted a/c): Remove lower bolt of torque link spring and lower bolt of pneumatic cushion (bolt above nose wheel fork in the longitudinal direction). Push down the innertube.

The installation is to be carried out vice versa. In case of cracks the outer tube is to be replaced by a new tube. Use split pins to safety castellated nuts ; observe torque values.

- D. To be accomplished: during every 100 hrs inspection
- E. Approved: Entwicklungsbetrieb I-EA8  
(LBA Authorisation No.)
- F. Manhours: 0,5 hour per check
- G. Material: as necessary:
1. Outer tube in case of hydraulic shock absorber (up to serial number 680 with the exception of retrofitted a/c)  
No. 208-55025
  2. Outer tube in case of pneumatic cushion (from serial number 681 onward and retrofitted a/c)  
No. 208-55425
- H. Tools: Special tools are not required
- I. Weight and Balance: N/A
- K. Manuals affected: BÖLKOW JUNIOR and BO 208C maintenance manuals.  
Incorporation in next change
- L. Acceptance: In industrial use and for pilots training: Class II Maintenance  
(FRG requirement) Inspector
- M. Annexes: N/A

Date: 5/72  
Revision:

No. 208-32/20-1  
Page: one of one