

**TECHNISCHE INFORMATION NR. SI36-004/1**  
ERSETZT TECHNISCHE INFORMATION NR. SI36-004**SERVICE INFORMATION NO. SI36-004/1**  
SUPERSEDES SERVICE INFORMATION NO. SI36-004**I. TECHNISCHE ANGABEN****1.1 Betroffene Flugzeuge**

H 36 Version MkII	alle Werknummern ab 36.220
H 36 VT	alle Werknummern
HK 36	alle Werknummern
HK 36 R	alle Werknummern
HK 36 TS	alle Werknummern
HK 36 TC	alle Werknummern
HK 36 TTS	alle Werknummern
HK 36 TTC	alle Werknummern
HK 36 TTC-ECO	alle Werknummern

**1.2 Gegenstand**

ATA-Code: 52-10

Kabinenverriegelungsmechanismus

**1.3 Anlaß**

Es traten sehr vereinzelt Fehler des Haubenverriegelungsmechanismus auf, hervorgerufen durch Bruch von Teilen des Gestänges.

**I. TECHNICAL DETAILS****1.1 Airplanes affected**

H 36 version MkII	all starting from s/n 36.220
H 36 VT	all serial nos.
HK 36	all serial nos.
HK 36 R	all serial nos.
HK 36 TS	all serial nos.
HK 36 TC	all serial nos.
HK 36 TTS	all serial nos.
HK 36 TTC	all serial nos.
HK 36 TTC-ECO	all serial nos.

**1.2 Subject**

ATA-Code: 52-10

Canopy locking mechanism

**1.3 Reason**

There happens a few failure of the canopy locking device, caused by breake of parts of the mechanism.

### 1.4 Information

Bei der Untersuchung der oben angesprochenen Fälle stellte sich heraus, dass fast alle Verriegelungsmechanismen einen Dauerbruch durch permanente Überlast erlitten haben. Diese Überlast resultierte aus der Verwendung von nicht originalen Haubendichtungen, die eine erhöhte Vorspannung der Haube verursachten.

Es ist unbedingt darauf achten, dass nur originale Haubendichtungen, Teile Nr. 85.1980, verwendet werden!

Ein Ausfall der Verriegelung ist auf Bruch durch übermäßige Korrosion zurückzuführen. Der Verriegelungsmechanismus ist so ausgelegt, dass leichte Korrosion normalerweise kein Problem darstellt.

Um grundsätzlich Schäden durch Korrosion zu vermeiden, sollte jedoch im Rahmen der Wartungen kontrolliert werden, dass die Entwässerungsbohrung des Haubenrahmens nicht verlegt sind (z.B. durch Überkleben der Haubendichtungen) und der Mechanismus richtig geschmiert ist. Ein dementsprechender Wartungspunkt wird Bestandteil der nächsten Wartungshandbuchrevision sein.

## II. SONSTIGES

Keine Angaben.

### 1.4 Information

The investigation of the above mentioned defekts showed that nearly all of the locking devices failed due to fatigue caused by permanent overload.

This overload results from the use of not original canopy sealings, which caused a higher pre-load on the canopy.

It must be ensured, that only the original canopy sealing, Part No. 85.1980, is used!

One of the failures of the locking device has been traced down to excessive corrosion. The locking mechanism is of a design so that some corrosion is normally not a problem.

To avoid failure due to corrosion in general, it should be ensured during the maintenance that the drain holes of the canopy frame are not blocked (for example by wrong position of the canopy sealing), and that the mechanism is greased properly.

An maintenance item reflecting this will be part of the next Airplane Maintenance Manual.

## II. OTHERS

No entry.