	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
	Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>	

# Service Bulletin

## Verification of Rescue System Cover Installation

**SB-LTUL-CTSW-13**  
**SB-LTUL-CT Supralight-04**  
**SB-LTUL-CTLS-11**  
**SB-SECS-CTSW-08**  
**SB-SECS-CT Supralight-02**

### Repeating Symbols wiederkehrende Symbole

Please pay attention to the following symbols throughout this document emphasizing particular information.

*Bitte die folgenden wiederkehrenden Symbole im Zusammenhang mit besonders wichtiger Information beachten.*

- ▲ Warning:** Identifies an instruction, which if not followed may cause serious injury or even death.  
*Bezeichnet eine Anweisung die bei Nichtbefolgung zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen kann*
- Caution:** Denotes an instruction which if not followed, may severely damage the aircraft or could lead to suspension of warranty.  
*Bezeichnet eine Anweisung die bei Nichtbefolgung zu schweren Schäden am Flugzeug mit Erlöschen der Garantie führen kann*
- Note:** Information useful for better handling.  
*Bezeichnet eine Anweisung zur besseren Handhabung*

## 1 Planning Information Information zur Planung

### 1.1 Affected Aircraft Betroffene Flugzeuge

Type Typ: CT

Model Modell: CTSW; CTLS; CT Supralight

Serial Number: CTSW up to serial number D-11-07-08 (including);  
 CTLS up to serial number F-13-11-02 (including);  
 CT Supralight up to serial number E-14-02-03 (including);


Seriennummer: *Flugzeuge der Modelle bis zur Seriennummer (einschließlich) wie oben gelistet.*

Applicable Countries: Countries with aircraft certified and operated as Ultralight aircraft, in compliance with either the German LtF-UL 2003, or the British BCAR Section S, or with requirements based on those.

Betroffene Länder: *Länder in denen das Flugzeug als Ultraleicht betrieben wird, in Übereinstimmung mit der deutschen LtF-UL 2003, der Britischen BCAR Section S, oder mit einer Vorschrift die auf einer dieser beiden basiert.*

### 1.2 Concurrent Documents Mitgeltende Dokumente

- none –
- Keine -

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
	Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>	

### 1.3 Reason Grund

As part of the investigation of an accident with a CTSW aircraft it was noticed that the hatch that covers the egress opening of the Airframe Emergency Parachute system had not been installed in line with the manufacturer's installation process. As consequence the hatch was not immediately and fully removed when the Emergency Parachute was activated. In the investigated case the parachute was extracted and opened as intended. As it cannot be ensured that the observed non-conforming installation will always allow proper parachute extraction, Flight Design has decided to mandate inspection of the installation of all similar type covers on all CT series aircraft.

- **Note:** MC aircraft have a different design of egress hatch, where this issue is not possible.

*Im Zusammenhang mit einer Unfalluntersuchung an einer CTSW wurde festgestellt, dass die Abdeckung der Rettungsgeräteöffnung nicht in Übereinstimmung mit den Herstelleranweisungen eingebaut war. In der Folge wurde die Abdeckung vom Rettungsgerät bei Auslösung nicht sofort und vollständig abgelöst. Im vorliegenden Fall hat sich der Schirm jedoch ordnungsgemäß geöffnet. Es kann nicht sichergestellt werden, dass der Schirm bei einer derartigen Abdeckung jedes Mal sicher geöffnet wird. Daher schreibt Flight Design mit diesem SB eine Überprüfung bei allen gleich gestalteten Einbauten vor.*

*Note: Flugzeuge des Musters MC haben hier eine andere Konstruktion, bei der der beobachtete Fehler nicht auftreten kann.*

### 1.4 Subject Maßnahme

Inspection of the Airframe Emergency Parachute Egress Hatch for correct installation. In case of incorrect installation: Removal and re-installation to manufacturer instructions. Instructions for re-installation will be provided by Flight Design directly to the repairman of the affected aircraft. Verification of the presence and correct installation of the egress opening edge protection. Correction of the installation, if required. Verification of the warning labels required on the outside of the hatch. Correction of the label application, if required.

*Überprüfung auf richtige Installation des Deckels. Falls nicht korrekt installiert: Deckel entfernen und korrekt einbauen. Anweisungen zum Wiedereinbau können von der Werkstatt bei Flight Design eingeholt werden. Überprüfung des Kantenschutzes am Öffnungsrand und Korrektur, falls erforderlich. Überprüfung der Warnhinweise auf der Abdeckung und Korrektur, falls erforderlich.*

### 1.5 Compliance Fristen

Compliance must be shown latest within 3 months following the issue date of this Notification, or at the next annual inspection of the aircraft, whichever comes first.

- ▲ **Warning:** Non-compliance with these instructions could result in further damages, personal injuries or death.

*Das SB muss innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung umgesetzt sein, oder zur nächsten Jahresnachprüfung, sofern diese eher stattfindet.*

*Warnung: Nichtbeachtung dieser Anweisungen kann zu weiteren Schäden, Verletzungen oder zum Tod führen.*

### 1.6 Approval Freigabe


Not applicable.

*Nicht anwendbar.*

### 1.7 Type of Maintenance Art der Wartung:

Not applicable.

*Nicht anwendbar.*

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
		Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>

### 1.8 Personnel Qualifications *Qualifikation*

Aircraft inspector with qualification to conduct an annual inspection, as per national regulations.

*Prüfer mit Berechtigung zur Jahresnachprüfung in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden nationalen Vorgaben.*

### 1.9 Release to Service *Freigabe*

Conduct of this SB must be inspected by an aircraft inspector according to the national applicable regulations for the country of registry of the aircraft.

Conduct of this SB must be logged in the aircraft log book with date and signature of the responsible Person according to national regulations.

*Das SB muss vom Prüfer gemäß den jeweils geltenden nationalen Anforderungen umgesetzt werden.*

*Die Durchführung ist im Bordbuch mit Datum und Unterschrift des Prüfers gemäß den jeweils geltenden nationalen Anforderungen zu dokumentieren.*

### 1.10 Weight and Balance *Wägung und Schwerpunktbestimmung*

The effect to empty aircraft weight and cg is significantly below 0.45 kg (1 lb). Therefore, in compliance with FAA publication AC 43.13-1B reweighing of the aircraft is not required due to this measure alone.

**▲ Warning:** When this exemption has been used already for earlier maintenance events on the aircraft, or when other maintenance events are conducted in parallel and the weight changes of the individual events add up to more than 0.45 kg (1 lb), re-weighing of the aircraft is required for the sum of the effects.

*Die Maßnahme hat weniger als 0,245 kg Auswirkung. Gemäß FAA AC43.13-1B kann damit auf eine Wägung wegen dieser Maßnahme alleine verzichtet werden.*

*Warnung: Wurde diese Ausnahme bereits angewendet und die Summe der Maßnahmen überschreitet die Grenze von 0,45 kg, so ist eine Wägung durchzuführen.*

### 1.11 References *Referenzen*

#### 1. Drawings: *Zeichnungen*

- none –

- keine -

#### 2. Documents: *Dokumente*

- none -

- keine -


### 1.12 Superseded Documents *Erstetz folgende Dokumente*

- none -

- keine -

### 1.13 Contact Details *Kontakt*

For further information on conduct of this SB, or to report any Safety of Flight or Service Difficulty issues contact your Distributor responsible for your country. Your Distributor can be located via the Flight Design website: [www.flightdesign.com](http://www.flightdesign.com) under “Dealer Location”.

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>

In cases where the local distributor is not known or available contact Flight Design GmbH directly: [airworthiness@flightdesign.com](mailto:airworthiness@flightdesign.com).

*Um weitere Informationen zu erhalten, oder um Schwierigkeiten zu melden, bitte an den Flight Design Händler im jeweiligen Land melde, zu finden auf der Flight Design Webseite. Sollte kein Händler erreichbar sein, bitte direkt Flight Design über [airworthiness@flightdesign.com](mailto:airworthiness@flightdesign.com) kontaktieren.*

#### 1.14 **Disclaimer** *Haftungsausschluss*

This Service Bulletin has been generated with utmost care. Nevertheless errors and misunderstandings can never be fully excluded. In case of any doubts the applicant of this Service Bulletin is requested to contact Flight Design immediately to clarify the issue.

*Dieses SB wurde mit größter Sorgfalt erstellt. Dennoch können Fehler oder Missverständnisse nicht immer vollständig ausgeschlossen werden. Bei jedweden Zweifeln ist unverzüglich Flight Design zur Klärung des Sachverhalts zu kontaktieren.*

## 2 **Resources** *Materialien*

In case re-installation is required, refer to concurrent SI that will be provided to you by Flight Design upon request.

*Wenn die Abdeckung neu installiert werden muss, bitte die mitgeltende Service Instruction verwenden, die auf Verlangen von Flight Design zur Verfügung gestellt wird.*

### 2.1 **Workshop Conditions** *Arbeitsbedingungen*

Dry workshop; for inspection purposes with temperatures above freezing; for re-installation of the hatch with temperatures above 21°C.

*Trockene Werkstatt, zur Inspektion Temperatur über dem Gefrierpunkt, zur Installation der Abdeckung über 21°C.*

### 2.2 **Parts** *Teile*

- none –

- keine -

### 2.3 **Materials** *Materialien*

In case re-installation is required, refer to concurrent SI that will be provided to you by Flight Design upon request.


*Wenn die Abdeckung neu installiert werden muss, gemäß mitgeltender Service Instruction, die auf Verlangen von Flight Design zur Verfügung gestellt wird.*

### 2.4 **Tools** *Werkzeug*

1. Flashlight *Taschenlampe*
2. Inspection mirror *Inspektionsspiegel*

### 2.5 **Special tools** *Spezialwerkzeug*

1. Hard wood spatula, in case removal of the hatch is required  
*Hartholzspachtel, wenn der Deckel entfernt werden muss*

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
	Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>	

## 2.6 **Manpower** *Aufwand*

The inspection can be performed within approximately 0,5 hours (working time).

In case required, the re-installation can be performed within approximately 2 hours (working time). The working time includes:

- Removal of the old hatch
- Preparation of hatch and opening
- Re-installation of the hatch

The working time does not include:

- Curing times for paint and resin

*Die Inspektion kann in 0,5 Stunden durchgeführt werden. Wenn die Abdeckung neu installiert werden muss, sind ca. 2 Stunden reine Arbeitszeit zu veranschlagen. Das beinhaltet das Entfernen des alten Deckels, Vorbereitungsarbeiten, Installation des Deckels. Es beinhaltet nicht die Zeiten zum Härten von Harzen oder Lacken.*

## 2.7 **Cost** *Kosten*

Not applicable

*Nicht anwendbar*

## 3 **Instructions** *Anweisungen*

In case re-installation is required, refer to concurrent SI that will be provided to you by Flight Design upon request.

*Wenn die Abdeckung neu installiert werden muss, bitte die mitgeltende Service Instruction verwenden, die auf Verlangen von Flight Design zur Verfügung gestellt wird.*

### 3.1 **General** *Allgemeines*

This chapter provides extended explanations for the sequential inspection steps.

*Dieses Kapitel liefert detaillierte Informationen zu den durchzuführenden Schritten*

### 3.2 **General Procedures** *Allgemeine Schritte*

- none –

*- keine -*

### 3.3 **Detailed Procedure** *Detaillierte Anleitung*

#### 3.3.1 **Securing of the Aircraft** *Flugzeug Sichern*

1. Make sure the aircraft is properly parked and wheel chocks are applied.
2. Make sure the safety pin is inserted to the activation handle of the Airframe Emergency Parachute System, so that the system cannot be accidentally deployed.


	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>



Fig. 1 – Sample view of BRS activation handle in a CTLS with locking pin inserted – other systems and aircraft models comparable.

**▲ Warning:** Never conduct maintenance in the vicinity of the Parachute System without this locking pin inserted. Inadvertent activation of the system while doing maintenance is highly dangerous and can cause serious injury or death, also to persons not involved in the activity.

3. Open the luggage compartment hatches on both sides.
4. Remove any luggage from the luggage compartment to allow unhindered access to the compartment.

*Sicherstellen dass das Flugzeug korrekt geparkt und mit Unterlegkeilen gesichert ist. Sicherstellen dass der Sicherungsstift am Rettungsgerätgriff korrekt eingesetzt ist und das Rettungsgerät nicht versehentlich aktiviert werden kann.*

*Warnung: Niemals Wartung in der Nähe des Rettungsgeräts durchführen wenn der Sicherungsstift nicht eingesetzt ist. Eine unbeabsichtigte Auslösung ist hochgefährlich und kann zu schweren Verletzungen oder Tod auch von unbeteiligten Personen führen.*

*Beide Gepäckfächer öffnen und Gepäck entfernen, um den freien Zugang zum Gepäckfach sicherzustellen.*

### 3.3.2 Inspection of the Installation *Inspektion des Einbaus*

The extraction hatch is located on the upper side of the fuselage, behind the upper cabin window, above the Airframe Emergency Parachute System that is installed to the luggage compartment.

*Der Deckel der Ausschussöffnung ist auf der Rumpfoberseite hinter dem Dachfenster der Kabine angebracht, direkt über dem Rettungsgerät, das im Gepäckfachbereich eingebaut ist. Fig. 2 zeigt die Position am Beispiel der CTLS.*

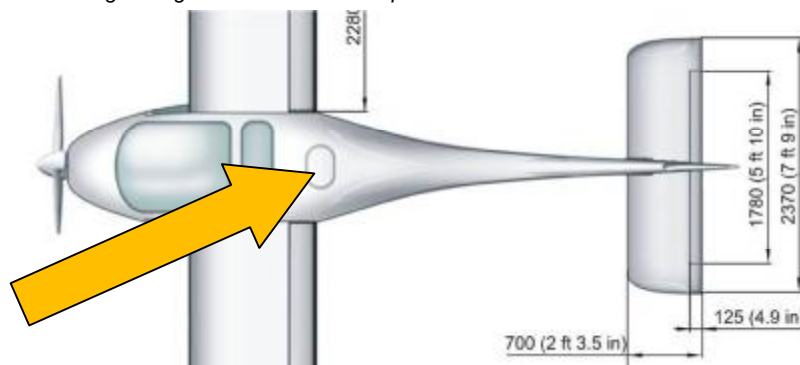



Fig. 2 – Sample view of the location of the extraction hatch on a CTLS – other aircraft use the equivalent position

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
		Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>

**Correct** installation of the extraction hatch is given when (see Fig. 3):

- The paint surface of both:
  - o the fuselage flange that forms the extraction opening and
  - o the inner side of the hatch
 is painted and was not sanded prior to the installation of the hatch.
- The hatch is glued to the fuselage flange that forms the extraction opening using thickened resin with clearly visible excess thickened resin at the edges of the installation. The thickened resin is non-transparent and has a more white color.
- On the outside the hatch is more flush with the fuselage surface. This is a sign for the thickness of the thickened resin in-between the opening flange and the hatch.
- The lower edge of the fuselage flange that forms the extraction opening is covered with a black plastic edge protection with metal inlay (visible only at the ends), and this cord edge cannot be easily slipped off the edge

*Der richtige Einbau ist an den folgenden Punkten zu erkennen – siehe Fig. 3:*

*Der Lack sowohl am rumpfseitigen Flansch als auch an der Deckelinnenseite ist lackiert und weist keine Schleifspuren auf, die auf ein Anschleifen vor dem Einbau hinweisen.*

*Der Deckel ist mit Dickharz auf den Flansch geklebt. Überschüssiges, undurchsichtiges und weißliches Dickharz ist eindeutig an den Rändern der Verklebung zu erkennen.*

*Auf der Außenseite sitzt der Deckel passend zur Rumpfkontur, was ein Zeichen für den Dickharzauftrag zwischen Deckel und Flansch ist. Das untere Ende des Flansches am Rumpf ist mit einem gumierten Kantenschutzband mit Metallkern geschützt, das nicht leicht herunterrutschen kann.*

**Wrong** installation of the extraction hatch is given when any one of the following listed aspects is identified (see Fig. 4):

- The inner paint surface of the hatch shows signs of sanding or removed paint right next to the gluing area of the hatch
- The painted surface of the fuselage flange that forms the extraction opening shows signs of sanding or removed paint right next to the gluing area of the hatch
- There are no traces at all of excess thickened resin at the edges of the installation; possibly visible excess material leaves the impression of un-thickened resin which looks clear, transparent, possibly slightly blue
- Excess material that is visible on the inner surface is elastic like Acrylic, RTV silicone or similar sealant
- Elastic tape is used to cover the edges of the opening from outside
- The hatch is clearly recessed below the fuselage contour around the opening. This is a sign for the possibly of non-thickened resin in-between the flange and hatch, which can mean that the hatch is incorrectly glued, with only plain resin without the required fillers.
- The plastic edge that covers the lower edge of the fuselage flange is missing in part or in full, or slides off easily.

*Der falsche Einbau ist an den folgenden Punkten zu erkennen – siehe Fig. 4:*


*Die Innenseite des Deckels oder des Rumpfflansches weisen Schleifspuren auf, die von einem Anschleifen vor dem Einbau herrühren können.*

*Es sind keine Spuren von überschüssigem Dickharz zu erkennen. Eventuell sichtbares überschüssiges Harz sieht glänzend und weitgehend transparent aus, ggf. leicht bläulich schimmernd.*

*Überschüssiges Material auf der Innenseite fühlt sich elastisch an wie Acryl oder anderweitige Sanitär- Dichtpaste. Der Spalt zwischen Deckel und Rumpf ist mit Klebeband abgedeckt.*

*Der Deckel sitzt deutlich tiefer als die Rumpfkontur. Das ist ein Zeichen dafür, dass vermutlich kein Dickharz zum Einkleben verwendet wurde.*

*Der Kantenschutz am unteren Ende des Flansches fehlt teilweise oder ganz, oder kann leicht abgezogen werden.*

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
	Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>	

**▲ Warning:** Any one of the signs identified here is possibly sufficient to make the installation incorrect, independent from other aspects looking correct. In case of doubt contact Flight Design with supporting picture documentation for clarification.

*Warnung: Jedes der falschen Merkmale für sich kann schon ausreichend sein um eine fehlerhafte Installation zu entdecken, auch wenn die anderen Punkte richtig aussehen. Im Zweifel ist Flight Design mit geeignetem Bildmaterial zur Klärung zu kontaktieren.*

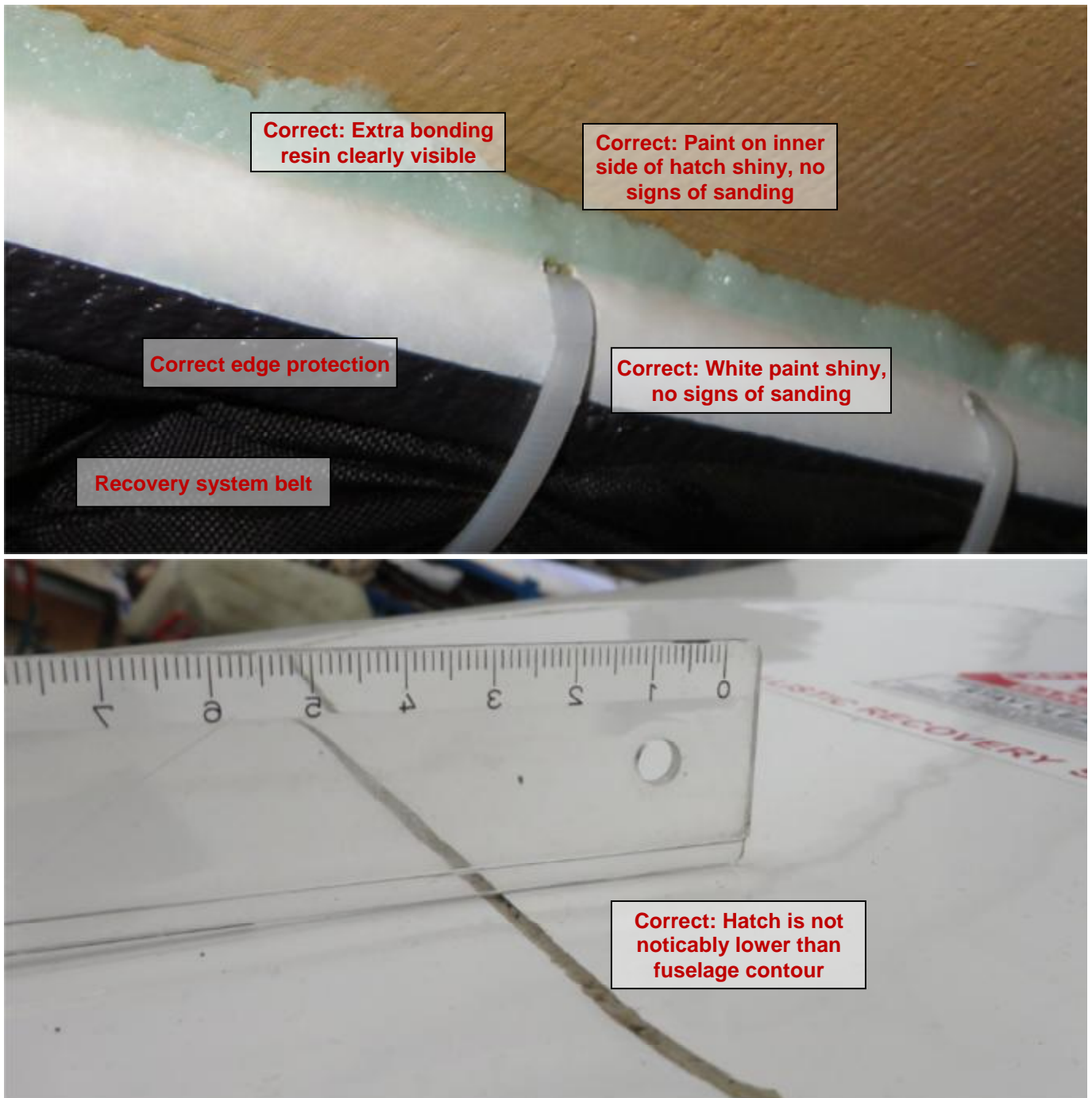



Fig. 3 – Sample view a **correct** installation showing the listed details



	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
	Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>	

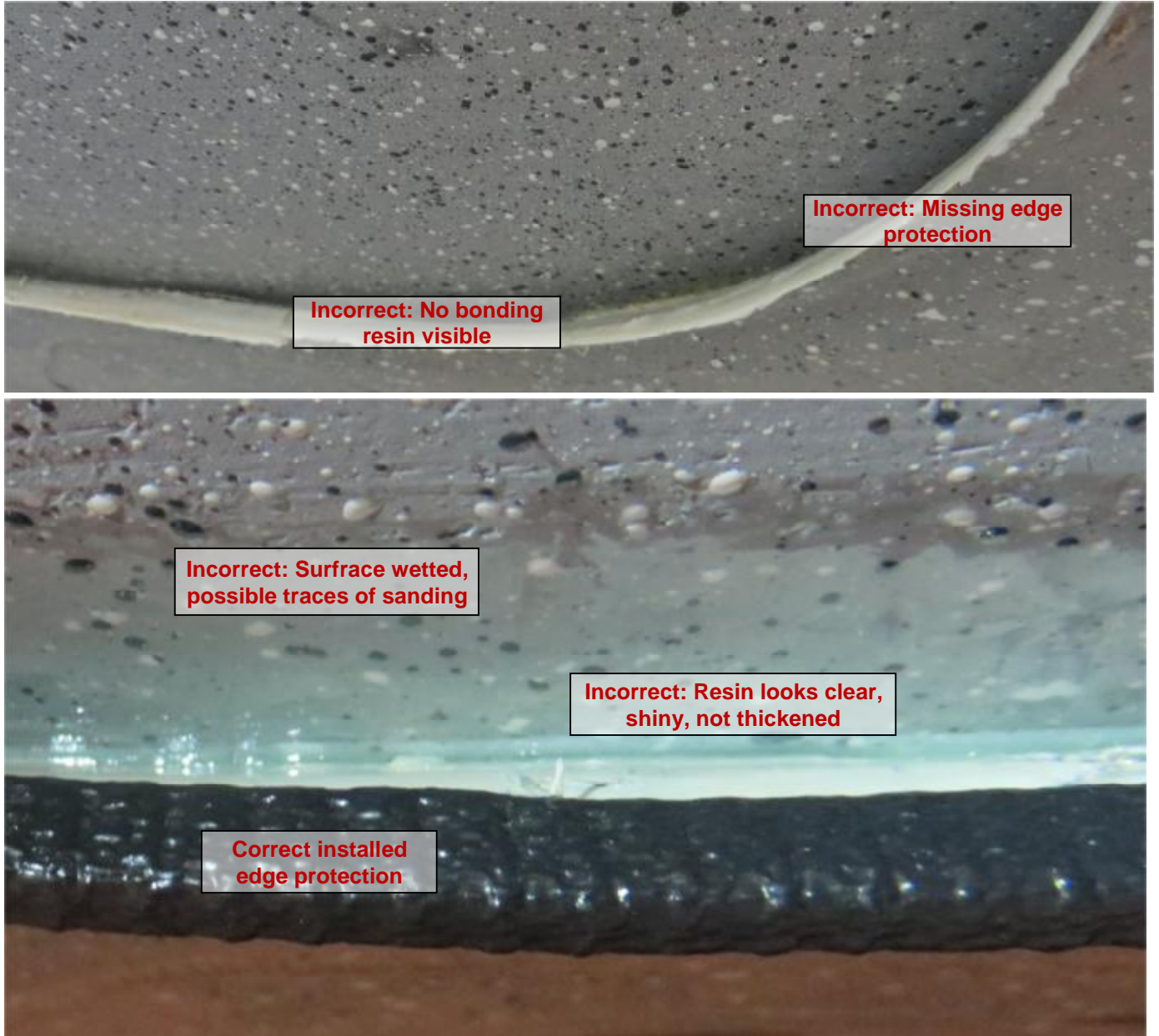



Fig. 4 – Sample view a **wrong** installation showing examples of the listed details

Conduct the following inspection steps:

1. Check that the outside edge of the hatch is not covered with adhesive tape. In case you find adhesive tape, remove completely before conduct of the subsequent steps. When the hatch is not properly attached following removal of any adhesive tape, the hatch is considered as wrong installed, must be removed and re-installed.

**▲ Warning:** Never attach the hatch with adhesive tape, and never cover the edge of the hatch with adhesive tape. Use of adhesive tape most likely prevents extraction of the Parachute. This can cause serious injury or death.

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>
	Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b> Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b>	

2. From the outside of the fuselage, inspect the edges of the hatch for:
  - a. signs of excess thickened resin,
  - b. signs of acrylic paste, RTV silicone or similar sealant, which would be elastic.
3. In case you observe acrylic paste or other sanitary sealant from the outside, take extra care to verify from the inside that this material was only used to close the edge between hatch and fuselage outer surface. In no case the hatch may be installed using acrylic paste or other sanitary sealant instead of thickened resin.
4. From the inside use an appropriate light and an inspection mirror to check in-between the fuselage flange and the installed hatch. Inspect this area for:
  - a. Signs of excess thickened resin. In a correct installation you will always find here clear signs of this material.
  - b. Excess material is hard and does not have the consistency of acrylic , RTV silicone or similar sealant.
  - c. Absence of any signs of sanding of the gluing area on both, hatch and fuselage sided flange. Paint must be clearly visible to the very edge of any gluing. There must be no traces of sanding to the very edge of the gluing.
  - d. Conduct this inspection at multiple locations around the rim of the opening. Use both luggage door access to ensure proper visibility.
5. Check for the presence of the black plastic edge protection. Carefully test if the edge protector slides off easily from the edge of the opening flange.
  - a. When the protection is present but slides off easily, use pliers to carefully squeeze the slot of the edge protection (this slightly bends the metal inlay and creates better grip on the flange), and re-install the edge protection.
  - b. Test again if the edge protection now stays in place.
  - c. If this does not help, or if the edge protection is missing fully or in part, get a new edge protection from Flight Design and install.

*Die folgenden Schritte sind durchzuführen:*

*An der Außenseite darf der Spalt zwischen Deckel und Rumpf nicht mit Klebeband abgedeckt sein. Eventuell vorhandenes Klebeband ist zu entfernen. Ist der Deckel dann lose, ist er zu entfernen und neu einzukleben.*

*Warnung: Den Deckel niemals mit Klebeband befestigen, damit wird eine Öffnung höchstwahrscheinlich verhindert, was zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen kann.*

*Prüfen ob sich im Spalt auf der Außenseite überschüssiges Dickharz oder Reste eines elastischen Dichtmaterials wie Acryl o.ä. befindet. Sollte sich Acryl oder anderes elastisches Material hier befinden, ist bei der Kontrolle von innen besonders darauf zu achten, dass hier korrektes Dickharz verwendet wurde. Es ist zulässig den Spalt außen mit Acryl o.ä. zu verstreichen, keinesfalls aber darf der Deckel flächig mit Acryl o.ä. eingeklebt werden.*


*Mithilfe einer Taschenlampe und eines Spiegels ist die Innenseite zu prüfen. Bei korrektem Einbau ist überschüssiges Dickharz am Klebespalt erkennbar. Das überschüssige Material ist hart und keinesfalls elastisch wie Acryl o.ä. Es sind keine Anschleifspuren am Lack direkt neben der Verklebung zu erkennen. An beiden Teilen muss klar Lack bis in die Klebung hinein erkennbar sein. Diese Inspektion ist an mehreren Stellen entlang des Umfangs durchzuführen.*

*Prüfen, ob der Kantenschutz am rumpfseitigen Flansch zur Öffnung richtig montiert ist. Vorsichtig prüfen ob er sich zu leicht abziehen lässt. Wenn das der Fall ist, den Kantenschutz vorsichtig mit einer Zange zusammendrücken. Das verformt den Metallkern und führt zu einer besseren Klemmung. Wenn das nicht hilft, ist ein neuer Kantenschutz von Flight Design zu beziehen und einzubauen.*

### 3.3.1 Reporting of the Inspection Result *Rückmeldung Inspektionsergebnis*

Use the attached response form to provide feedback to Flight Design, in case you observe an incorrect installation.

*Sofern ein fehlerhafter Einbau festgestellt wurde, ist dieser mit dem beigefügten Rückmeldeformular an Flight Design zu berichten.*

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>

### 3.3.2 In Case of a Wrong Installed Hatch *Im Falle eines falsch installierten Deckels*

**▲ Warning:** Do the following steps only when the aircraft is already at a workshop adequately qualified for the re-installation of the hatch! The aircraft cannot be flown with the hatch removed. The aircraft must not be flown with a temporarily installed hatch using tape or similar means.

*Warnung: Die folgenden Schritte sollen nur durchgeführt werden, wenn sich das Flugzeug in einer Werkstatt befindet, die für die Installation des Deckels qualifiziert ist. Das Flugzeug kann mit entferntem Deckel nicht geflogen werden. Das Flugzeug darf keinesfalls mit temporär mit Klebeband oder ähnlichen Mitteln fixiertem Deckel werden.*

In case of a non correct installation, and when the aircraft is at a workshop adequately qualified for the re-installation of the hatch, remove the installed hatch according to the following instructions.

- **Note:** In case of doubt – contact manufacturer first before removal.
1. Prepare a hard wood chisel that allows proper access to the gluing of the hatch from inside the cabin.
  2. Select an area where the gluing seems to have least width.
  3. Carefully chisel from inside to the outside along the hatch surface, to release the hatch at one location.
  4. Widen the released area and carefully peel off the rest of the hatch. Try if this is more easily done from the outside, or from the inside of the fuselage. Be careful not to damage the hatch!

After removal please make a photo documentation of the situation:

1. Take pictures of the removed hatch from the inside. In case of damages to the opening, make close pictures of the damaged area.
2. Take pictures of the fuselage flange from the outside. In case of damages to the hatch, make close pictures of the damaged area.

Use the attached feedback form to contact Flight Design for further information, and for the instruction to re-install the hatch.

*Wenn sich das Flugzeug bereits in einer Werkstatt befindet die für den Wiedereinbau des Deckels qualifiziert ist, kann der falsch installierte Deckel wie folgt entfernt werden.*

*Anmerkung: Sollten irgendwelche Zweifel vorliegen, zuerst den Hersteller kontaktieren.*

*Hartholzspachtel vorbereiten, mit dem die Verklebung des Deckels von der Innenseite des Rumpfes gut zu erreichen ist. An der Stelle die am schlechtesten verklebt erscheint wird der Spachtel angesetzt und mit einem Hammer vorsichtig in die Verklebung getrieben. Der Deckel wird nun von hier aus weiter abgelöst, falls erforderlich wieder mit dem Spachtel.*

*Nach dem Entfernen des Deckels bitte den Zustand mit Bildern des Deckels und der Rumpfföffnung dokumentieren. Von eventuell beschädigten Stellen sind Nahaufnahmen zu machen. Diese Bilder sind zusammen mit dem Rückmeldeformular an Flight Design senden.*

### 3.3.3 Verification of Extraction Hatch Markings *Überprüfung der Markierungen am Deckel*

Prior to completion of this SB, and after correction of a possibly incorrect installation of the hatch, verify that the egress hatch is marked in a correct way with a warning label. The warning label must be legibly attached directly to the outside of the hatch.

The relevant warning labels for the systems installed to Flight Design aircraft are provided by the Airframe Emergency Parachute System. Fig. 5 shows the sample with labels provided by BRS for this purpose.

*Zum Abschluss, bzw. nach der Neuinstallation des Deckels, ist die Markierung des Deckels zu überprüfen. Der Deckel muss mit einem klar erkennbaren Warnhinweis versehen sein. Die von Flight Design verwendeten Markierungen werden vom jeweiligen Hersteller des Rettungsgeräts bereitgestellt und können dort bezogen werden. Fig. 5 zeigt die Markierung wie sie von BRS beigestellt wird.*


	<b>Service Bulletin</b>	
	<p><b>Flight Design GmbH</b>  Zum Tower 4  01917 Kamenz  Germany  Tel.: +49 (0)3578 37335 0  Fax: +49 (0)3578 37335 69  E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a></p>	<p><b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;  SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;  SB-SECS-CT Supralight-02  Revision 00</b></p> <p>Date of Initial Publication: <b>02-Oct-2015</b>  Publication Date of this Revision: <b>02-Oct-2015</b></p>



Fig. 5 – Sample view correct application of warning label provided by BRS

### 3.3.4 **Completion of the Inspection** *Fertigstellung der Inspektion*

In case you have observed a correct installation, make sure that all tools are fully removed from the inspection area. Close both luggage hatches.

*Zum Abschluss der Inspektion prüfen, dass alles Werkzeug entfernt wurde. Gepäckfächer schließen.*

### 3.4 **Documentation** *Dokumentation*

Conduct of this SB must be logged in the aircraft log book with date and signature of the responsible Person conducting the SB. National regulations have to be considered.

*Die korrekte Durchführung des SB ist im Bordbuch mit Datum und Unterschrift der durchführenden Person zu dokumentieren. National geltende Vorschriften sind zu berücksichtigen.*

## 4 **Appendix** *Anhang*

### 4.1 **Changes to Previous Revision** *Änderungen zu vorherigen Version*

Original Issue – no changes

*Erstausgabe – keine Änderungen*


### 4.2 **Feedback Form** *Rückmeldeformular*

Use the subsequent feedback form **to report a wrong installation** to Flight Design.

**Warning:** This SB is only considered complied-with for the respective aircraft, when a wrong installation is reported to Flight Design, and when the subsequent instructions provided by Flight Design are implemented with successful final inspection.

*Das folgende Formular ist zur Meldung einer fehlerhaften Installation an Flight Design zu verwenden.*

*Warnung: Das SB ist erst korrekt umgesetzt wenn eine falsche Installation an Flight Design gemeldet wurde, und wenn die dann bereitgestellte Service Instruction umgesetzt wurde.*

	<b>Service Bulletin</b>	
	<b>Flight Design GmbH</b> Zum Tower 4 01917 Kamenz Germany Tel.: +49 (0)3578 37335 0 Fax: +49 (0)3578 37335 69 E-Mail: <a href="mailto:airworthiness@flightdesign.com">airworthiness@flightdesign.com</a>	<b>SB-LTUL-CTSW-13; SB-LTUL-CT Supralight-04;          SB-LTUL-CTLS-11; SB-SECS-CTSW-08;          SB-SECS-CT Supralight-02          Revision 00</b>

**Feedback Form** *Rückmeldeformular*

Submission can be done by mail, Fax or as scanned copy by e-mail to Flight Design GmbH (see header of this page) or to your national Flight Design Distributor who will forward the information for you. *Übermittlung per fax oder email zu Flight Design oder zum zuständigen Händler*

**Information on wrongful installation** *Information zum fehlerhaften Einbau*

Aircraft Type *Muster:* CT \_\_\_\_\_  
 Model *Modell:* CT \_\_\_\_\_  
 Serial Number *Seriennummer:* \_\_\_\_\_  
 Aircraft Owner, Name and Address: \_\_\_\_\_  
*Eigentümer, Name und Anschrift* \_\_\_\_\_

Spare hatch required *Abdeckung als Ersatzteil benötigt:* Yes *Ja*  No *Nein*   
 Spare plastic edge protection requ'd *Kantenschutz als Ersatzteil benötigt:* Yes *Ja*  No *Nein*    
 Number of Pictures attached *Anzahl beigefügter Bilder:*

Observations made (use separate page, if needed) *Beobachtungen (Blatt beifügen wenn erforderlich):*  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Confirmation** *Bestätigung*

Conduct of this SB has been done at the following workshop *SB durchgeführt in der Werkstatt:*

\_\_\_\_\_

Responsible Mechanic *Verantwortliche Person:*

\_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Location: \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_