



REGISTRO AERONAUTICO  
ITALIANO

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

Prescrizione  
69 - 62  
M.100S-5  
rev.1

SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO

ALIANTE M.100S

Spazio riservato al protocollo in arrivo

SCADENZA

Sottoindicata

<sup>1</sup>

RIFERIMENTI:

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:

Bollettino AER PEGASO n° 8/M.100S Rev.A del 26.11.1966.

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

<sup>2</sup>

TIPO DELLA PRESCRIZIONE: ISPEZIONE

OGGETTO: RIVESTIMENTO ALARE

APPLICABILITA': Alianti di Costruzione Aeromere : da n.c. 000 a 040  
" " " Avionautica RIO : da n.c. 041 a 058

DESCRIZIONE :

Si sono verificati alcuni casi di crinatura del rivestimento alare in compensato.

Si prescrive pertanto, entro 25 ore di volo e in seguito ogni 25 ore, di ispezionare il rivestimento alare lungo la centina 16 in corrispondenza degli alettoni.

Se si rilevano crinature inferiori a 30 mm. provvedere alla riparazione mediante fettuccia di tela e collante. Se la crinatura supera i 30 mm, o si ripete, provvedere a riparare la zona secondo le regole della buona tecnica, introducendo possibilmente la modifica descritta nel Bollettino in riferimento.

Nota 1 - Dopo l'introduzione della modifica suddetta decade l'obbligo di ripetere le ispezioni ogni 25 ore;

Nota 2 - Annotare le ispezioni eseguite sul libretto.

La presente P.A. annulla e sostituisce la P.A. 66-118/M.100S-5 del 7.12.1966.

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 66-118/M.100S-5 del 7.12.1966.

Translation on the back

AIRWORTHINESS DIRECTIVE No. 69-62/M.100S-5 rev.1

**M.100S SAILPLANES**

**COMPLIANCE** : Within 25 Flying hours and, then each 25 hours, taking note of the findings and repairs.

**REFERENCE** : AIR PEGASO Technical Bulletin No. 8/M.100 S rev.A dated 26.11.1966

**SUBJECT** : Wing plywood covering along rib No.16 in the region of aileron inner end.

**APPLICABILITY** : AEROMERE production: from S/N 000 to 040  
AVIONAUTICA HD production: from S/N 041 to 058.

**DESCRIPTION :**

Cracks have occurred in a certain number of M.100S sailplanes at the wing plywood covering.

It is mandatory to perform an inspection of the wing covering along rib N° 16, in the region of aileron inner end.

If cracks no longer than 30 mm are observed, seal with fabric and dope. If cracks longer than 30 mm are found, or appear again after the first inspection, repair according to the normal rules of plywood repairing, possibly by introducing the modification described in Technical Bulletin No. 8/M.100 S rev.A dated 26.11.1966.

The repetitive inspections may be discontinued after the embedment of modification.

The present A.D. supersedes A.D. 66-118/M.100S-5 dated 7th December 1966.

The preceding A.D. which refers to the same subject is 66-118/M.100S-5 dated 7th december 1966.

IL CERTIFICATO DI NAVIGABILITA' dell'aeromobile sulle cui strutture ed impianti deve essere applicata la **PRESCRIZIONE DI AERONAVICABILITA'** in oggetto, scade di validità qualora essa non venga attuata nei termini prefissati.

La effettuazione della **PRESCRIZIONE DI AERONAVICABILITA'** deve essere annotata -- a cura dell'Esattore -- sui libretti dell'aeromobile, del motore e dell'elica.

Data 1ª emissione ..... 7 Dicembre 1966 .....

Rev. n° 1 del 26 Maggio 1969



REGISTRO AERONAUTICO  
ITALIANO

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

67 - 15  
M. 100S-6

OGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO

Spazio riservato al protocollo in arrivo

Alianti Avionautica RIO M.100-S

SCADENZA

IMMEDIATA

1

RIFERIMENTI:

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:

Bollettino Tecnico AER-PEGASO N° 9/M.100S del 23.1.1967

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

TIPO DELLA PRESCRIZIONE: MODIFICA

OGGETTO: TARGHETTE LIMITAZIONI VELOCITA'

APPLICABILITA': tutti gli alianti di costruzione Avionautica RIO dotati di gancio baricentrale per lancio con verricello.

DESCRIZIONE :

Per la conformità alla "Specificazione di Omologazione del Tipo di Aeromobile" N° SO/A-128 Rev.2 del 30.7.1966, si prescrive quanto segue :

1) Aggiungere sull'attuale targhetta delle limitazioni velocità in cabina la scritta :

- "Vmax, traino con verricello : 100 Km/h"

2) Cancellare sulla stessa targhetta la scritta (se esistente) :

"auto-winch tow is prohibited"

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 66-118/M.100S-5 del 7 dicembre 1966.

1- Febbr. 67

Translation on the back



REGISTRO AERONAUTICO  
ITALIANO

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

Prescrizione  
69 - 78  
M. 100S-7

SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO

Aliante M.100S

Spazio riservato al protocollo in arrivo

SCADENZA

Sottoindicata

<sup>1</sup>

RIFERIMENTI:

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE;

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

<sup>2</sup>

TIPO DELLA PRESCRIZIONE: ISPEZIONE

OGGETTO: LONGHERONE DELL'ALETTONE

APPLICABILITA': tutti gli alianti M.100S

DESCRIZIONE :

Essendosi verificati alcuni casi di crinature del longherone dell'alettone a destra dell'articolazione centrale dell'alettone stesso, si prescrive quanto segue :

- a) a partire dalla data della presente P.A. si prescrive di eseguire l'esame della struttura del longherone dell'alettone nelle parti indicate ogni 25 ore di volo e dopo ogni atterraggio duro;
- b) prima di ulteriori voli di un aliante trovato crinato, applicare nella zona interessata dalle crinature dei rinforzi sotto forma di fazzoletti in compensato di betulla da 1,5 mm in conformità allo schizzo allegato e secondo le regole della buona tecnica aeronautica.

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 69-62/M.100S-5 rev.1 del 26.5.1969.

Translation on the back

AIRWORTHINESS DIRECTIVE No. 69-78/M.100S-7

M.100S Sailplanes

COMPLIANCE : As required

SUBJECT : Inspection of the aileron spar

APPLICABILITY : All M.100S gliders

DESCRIPTION :

Since some cases of cracking of the aileron spar to the right of the central hinge have been reported, it is mandatory to perform the following :

- 1 - At each 20 hours of flight after the reception of present A.D. and after a hard landing inspect the aileron spar in the above mentioned area.
- 2 - If cracks are found, before next flight, apply in the affected area reinforcement made of plates of birch ply wood of 1,5 mm thickness according to the attached sketch and to good aeronautical practice.

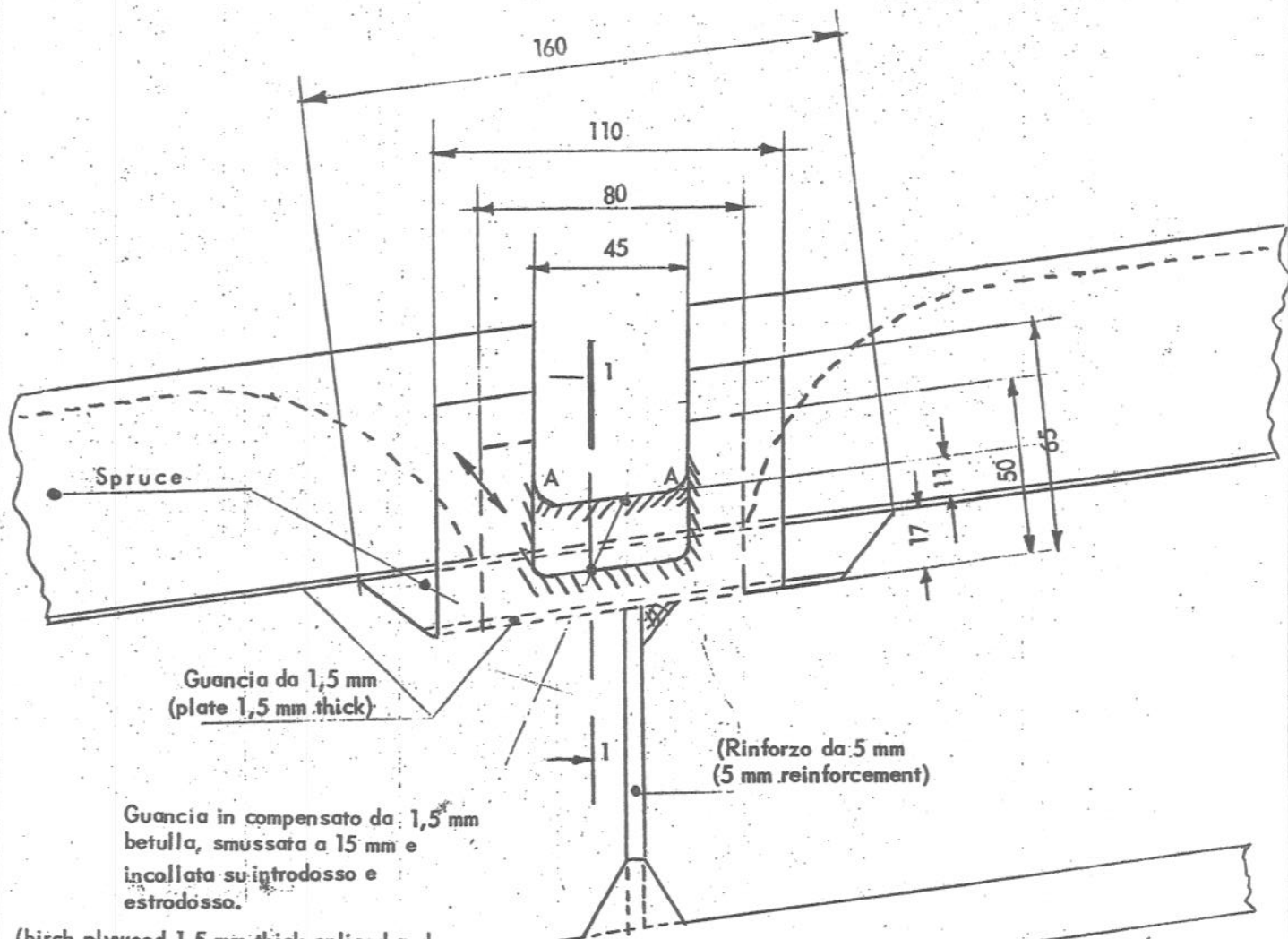
The preceding A.D. wich refers to the same subject is 69-62/M.100S-5 rev.1 dated 26th May 1968.

Il CERTIFICATO DI NAVIGABILITA' dell' aeromobile sulle cui strutture od impianti deve essere applicata la **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'** in oggetto, scade di validità qualora essa non venga attuata nei termini prefissati.

La effettuazione della **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'** deve essere annotata -- a cura dell'Esercente -- sui libretti dell'aeromobile, del motore o dell' elica.

Data 1<sup>a</sup> emissione ..... 4 Luglio 1969 .....

Rev. n° ..... del .....



(birch plywood 1,5 mm thick spliced and  
glued on upper and lower surface of  
the section)

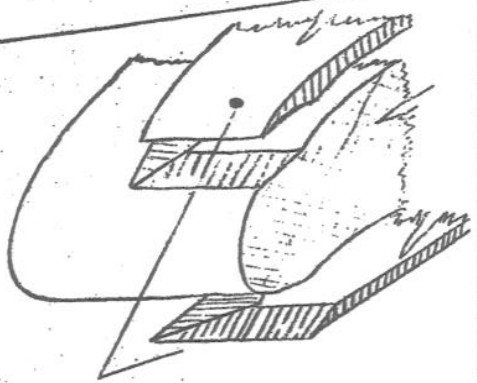
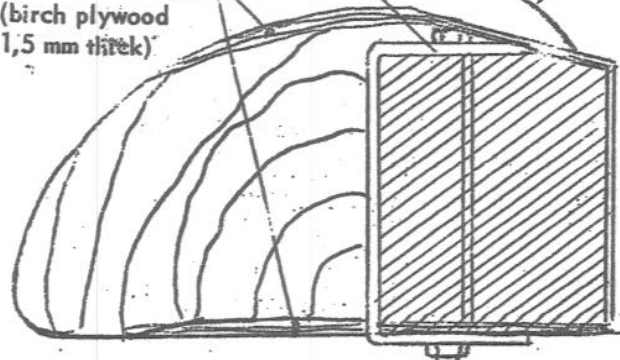
(Detail E)  
DETTAGLIO E

(central fitting)  
Ferramenta centrale

Sezione 1

guancia in compensato  
di betulla da 1,5 mm  
(birch plywood  
1,5 mm thick)

(Splice detail)





REGISTRO AERONAUTICO  
ITALIANO

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

Prescrizione

69 - 132

M.100S-8

SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO

Aliante Aer Pegaso M.100S

Spazio riservato al protocollo in arrivo

SCADENZA

Ogni volta che l'aliante viene rimontato

1  
RIFERIMENTI:

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:

Bollettino Tecnico Aer Pegaso N° 10/M.100S approvato dal R.A.I. in data 26.9.1969

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

2  
TIPO DELLA PRESCRIZIONE: CONTROLLO FUNZIONALE

OGGETTO: TRASMISSIONE COMANDO TIMONE DI PROFONDITA'

APPLICABILITA': tutti gli aliante M.100S di produzione Aeromere, ed Avionautica Rio

DESCRIZIONE :

Si è verificato almeno un caso di incorretto collegamento della trasmissione di comando dell'equilibratore con conseguente impossibilità da parte del pilota di controllare l'assetto longitudinale dell'aliante.

Allo scopo di accertare che la trasmissione di comando dell'equilibratore è regolarmente collegata, si prescrive il seguente controllo da effettuare ogni volta che l'aliante viene rimontato :

Bloccare l'equilibratore e quindi azionare la barra a cabrare ed a picchiare. La trasmissione di comando dell'equilibratore è correttamente connessa quando sia il movimento a cabrare che quello a picchiare della barra risultano impediti.

Se la modifica di cui al Bollettino Tecnico AerPegaso N° 10/M.100S del 26.9.1969 è applicata, sarà sufficiente, in luogo del controllo sopra descritto, effettuare un controllo visivo dal finestrino d'ispezione all'ucopo ricavato.

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 69-78/M.100S-7 del 4.7.1969.

Translation on the back

1 - stt. 63

	<b>REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO</b>	<b>PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'</b>	Prescrizione <u>70 - 96</u> M.100S-9
<b>SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO</b>		Spazio riservato al protocollo in arch.	
Aliante M.100S			
<b>SCADENZA</b>			
Sottoindicata			
<b><sup>1</sup> RIFERIMENTI:</b>			
DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:			
PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)			
<b><sup>2</sup> TIPO DELLA PRESCRIZIONE: ISPEZIONE</b>			
<b>OGGETTO: MENSOLA CERNIERA INFERIORE TIMONE DI DIREZIONE</b>			
<b>APPLICABILITA': tutti gli alianti</b>			
<b>DESCRIZIONE :</b>			
Nel corso di un controllo a terra, effettuato dietro segnalazione del pilota che aveva notato un indurimento della pedaliera con riduzione dell'escursione durante il rullaggio, è stato riscontrato il distacco del perno di rotazione della cerniera inferiore del timone di direzione, dalla relativa mensola di supporto sulla deriva.			
La saldatura del perno alla mensola è risultata poi difettosa per incollatura (vedi schizzo).			
Si prescrive di effettuare appena possibile un'ispezione al citato particolare, allo scopo di accertarne l'integrità a mezzo di esame con liquidi penetranti, su tutti gli alianti M.100S.			
I particolari riscontrati difettosi dovranno essere rimossi dall'impiego. Si richiede di informare la Direzione Centrale del R.A.I. sui relativi inconvenienti riscontrati.			
La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 69-132/M.100S-8 del 1° 10.1969.			
Translation on the back			



AIRWORTHINESS DIRECTIVE n°70-96/M.100S-9

M.100S Gliders

COMPLIANCE : As required

SUBJECT : Supporting bracket of lower rudder hinge

APPLICABILITY : All gliders

DESCRIPTION :

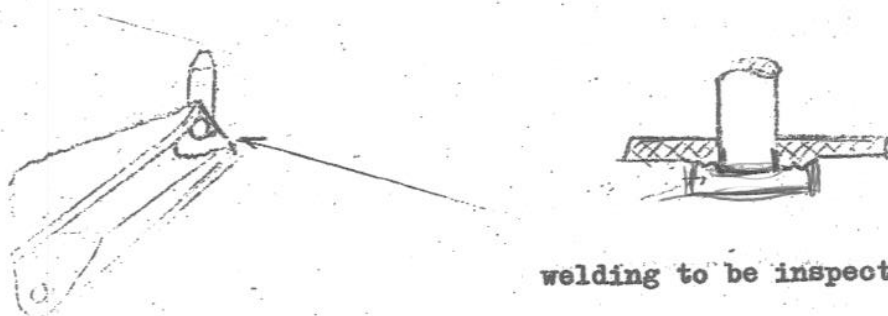
During ground inspection, following pilot's notice, who experienced a rough rudder with limited travel during ground roll, it was found the pivot of the lower rudder hinge detached from the supporting bracket on the fin.

A defect of welding of the pivot to the bracket was found. (See sketch)

It is therefore required to perform as soon as possible an inspection to this item on all gliders by means of dye check examination.

All defectuous items should be removed from service. Notice should be sent to R.A.I. Direzione Centrale - Via del Tritone, 169 ROMA - Italy - about the defects encountered.

The preceding A.D. wich refers to the same subject is A.D. 69-132/ /M.100S-8 dated October 1, 1969.



Il CERTIFICATO DI NAVIGABILITA' dell' aeromobile sulle cui strutture od impianti deve essere applicata la **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'** in oggetto, scade di validità qualora essa non venga attuata nei termini prefissati.

La effettuazione della **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'** deve essere annotata — a cura dell'Esercente — sui libretti dell'aeromobile, del motore o dell'elica.

Data 1<sup>a</sup> emissione ..... 19 Maggio 1970 .....

Rev. n° ..... del .....



REGISTRO AERONAUTICO  
ITALIANO

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

Prescrizioni

71 - 56

M.100S-1

SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO

Aliante M.100/S

Spazio riservato al protocollo in arr

SCADENZA

Sottoindicata

<sup>1</sup> RIFERIMENTI:

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:

B.T. n° 11/M.100S approvato dal R.A.I. in data 16/3/1971

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

<sup>2</sup> TIPO DELLA PRESCRIZIONE: MODIFICA

OGGETTO: PERNO INFERIORE TIMONE

APPLICABILITA': tutti gli aliante M.100S di produzione AEROMERE e AVIONAUTICA RI

DESCRIZIONE :

Si prescrive di introdurre la modifica descritta nel B.T. in riferimento, consistente nella sostituzione del perno in oggetto con altro modificato, entro le prossime 100 ore di volo a partire dalla data della presente P.A. e comunque non oltre il 31/10/1971.

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 70-96/M.100S-9 del 19.5.1970.

Translation on the back

AIRWORTHINESS DIRECTIVE No. 71-56/M100S-10

M.100S GLIDERS

**COMPLIANCE :** Within 100 flying hours from the date of this A.D. In any case, not later than October 31st, 1971.

**REFERENCE :** Technical Bulletin n° 11/M100S dated March 16, 1971 RAI approved.

**SUBJECT :** Replacement of lower rudder hinge pin by a modified new one.

**APPLICABILITY :** All M-100 S gliders of AEROMERE and AVIONAUTICA RIO production.

**DESCRIPTION :**

Accomplish the modification of lower rudder hinge pin in accordance with the instructions contained in the referenced bulletin.

Compliance is require as indicated.

The preceding A.D. which refers to the same subject is A.D. 70-96/M.100S-9 dated May 19, 1970.

Il CERTIFICATO DI NAVIGABILITA' dell' aeromobile sulle cui strutture od impianti deve essere applicata la **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'** in oggetto, scade di validità qualora essa non venga attuata nei termini prefissati.

La effettuazione della **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'** deve essere annotata — a cura dell'Esercente — sui libretti dell'aeromobile, del motore o dell' elica.

Data 1ª emissione ..... 15 Aprile 1971 .....

Rev. n° ..... del .....



**REGISTRO  
AERONAUTICO  
ITALIANO**

**PRESCRIZIONE DI  
AERONAVIGABILITÀ**

Prescrizione  
98-265  
del 29/07/98

Pag. 1 di 4

SOGGETTO-OGGETTO:

Connettori L'Hotellier - Camma di bloccaggio.

Rev.01 della 98-200

P.A. Ripetitiva: SI

RIFERIMENTI

- Documentazione della Ditta Costruttrice:

- Prescrizioni Estere:

LBA Germania LTA 1994-001 Rev.2 09/04/1998

!DATA DI ENTRATA IN VIGORE: 13 agosto 1998 (Riferimento PA 98-200).

SCADENZA:

Come indicato nella AD a riferimento, a partire dalla data di entrata in vigore della presente PA, se non già eseguito.

APPLICABILITÀ:

Connettori L'Hotellier con camma di bloccaggio tipo 45, installati in qualunque aeromobile.

DESCRIZIONE:

L'allegata LTA a riferimento costituisce Prescrizione di Aeronavigabilità del RAI, con la scadenza riportata alla relativa voce della presente PA.

!La presente PA annulla e sostituisce la PA 98-200, datata 4 giugno 1998.

NOTA: Alla presente PA restano applicabili le figure allegate alla PA 98-200.

Si riporta di seguito il testo della suddetta LTA nella versione in lingua inglese:

LBA Airworthiness Directive 1994-001/2

L'Hotellier ball and socket connectors  
Effective Date: April 09, 1998

Affected:

Kind of aeronautical product: Aircraft

Manufacturer: L'Hotellier

Type: L'Hotellier ball and socket connectors

Models affected: ball and socket connectors type 45 -ratchet-

Serial numbers affected: all

German Type Certificate No.: none

Subject:

L'Hotellier ball and socket connectors with locking cams (type .45; ratchet), if installed in sailplanes, powered sailplanes and aeroplanes

Reason:

Evaluations of reported incidents involving L'Hotellier ball and socket connectors with locking cams have prompted the LBA to have these connectors also incorporated into the investigations as to the operational



safety of L'Hotellier ball and socket connectors.

The results are similar to those obtained with the ball and socket connectors with lock plates.

As has been demonstrated in the tests, even normal operating conditions are sufficient under unfavourable circumstances to surmount the static friction, i.e. even the locking cams may open.

The a.m. airworthiness deficiency may result in inadvertent disconnect of the L'Hotellier ball and socket connectors and thus to considerable operational malfunctions.

Controllability of the aircraft may be affected or even lost so that the defect may lead to an accident.

As a result of this, the ball and socket connectors are to be secured with safety pins, Uerlings sleeves or in accordance with the instructions by the aircraft manufacturers.

For well-founded reasons, especially the Uerlings type sleeves are to be inspected for the absence of cracks and sufficient self-locking ability and, if necessary are to be replaced.

**Action:**

The Luftfahrt-Bundesamt emphasizes the fact that all pilots have to familiarize themselves with the particularities of L'Hotellier connectors, especially with the different locking systems and their handling. Also the ball and socket connectors with locking cams type 45 must be secured.

1.

Safety pins (e.g. L'H 140-31 made by Hotellier) have to be retrofitted. If the locking cams have not already been fitted with holes (1.3 mm) these holes are to be drilled within the framework of this AD (see attachment section II).

The use of a safety pin can be waived if the L'Hotellier ball and socket connector is already equipped with an approved locking system (e.g. Uerlings sleeve and others) or if such a system is to be installed.

Uerlings sleeves or other sleeves functioning according to this principle (specification number SE-001/78) can only be installed for straight joints and transmissions, but cannot be used for 90 joints.

**Inspection of Uerlings type sleeves**

Inspection of the locking sleeves for the absence of cracks and sufficient locking force (self-locking ability), replacement of the sleeves, if necessary.

**Installation information:**

The sleeves have to be slid axially onto the L'Hotellier ball and socket connectors, they may by no means be clipped radially onto the L'Hotellier



ball and socket connector. Radial clipping (excessive opening of the sleeve) may lead to cracks or ruptures due to overstressing so that the sleeve cannot function properly any more.

**Annual inspection:**

The sleeves shall be inspected at least once a year for the absence of cracks and sufficient locking force (selflocking ability). In the original specification for the Uerlings sleeves a biannual replacement interval is assumed. Deviations from this provision are stated in the technical information by the manufacturers.

2.

**Flight Manual**

a) Section "Rigging"

The recommendation: "The lock plate of L'Hotellier ball and socket connectors should be secured"... given in several Flight Manuals in the a.m. or in a similar form is to be deleted and to be replaced by the following sentence:

"The L'Hotellier ball and socket connector must be secured."

b) If older Flight Manuals do not contain information about L'Hotellier ball and socket connectors, section I (see attachment) is to be included in the Flight Manual under the Section "Rigging", if the L'Hotellier connector is or is to be locked by means of a safety pin. If necessary, the entry is to be included on a new page.

c) If Uerlings type sleeves are used, additional locking systems for L'Hotellier connectors, section III of the attachment is to be included in the Flight Manual.

These entries in the Flight Manual may be hand-written or inserted as a copy indicating the AD no. 1994-001/2 in the Flight Manual.

The amendment is to be entered in the list of effective pages indicating the AD no. 1994-001/2.

**Information:**

Type-related technical information already published by the manufacturer or by the product support organisation for L'Hotellier ball and socket connectors become part of this AD.

**Working instruction for action no. 1**

Action no. 1, drilling a hole, is described in section II of the attachment.

The safety pins are available from:

- L'Hotellier: safety pin reference no. L'H 140-31
- manufacturers or product support organisations for the types of sailplanes, powered sailplanes or aeroplanes concerned
- others: safety pin 1.2 mm, Ford reference no. 1473 931 (worldwide)

**Compliance:**

Locking of L'Hotellier connectors:

- on sailplanes and powered sailplanes not later than April 30th, 1994.



- on aeroplanes not later than May 15th, 1998.

Inspection of the Uerlings type sleeves on all aircraft:  
With the next annual inspection but not later than May 15th, 1998, and  
thereafter at least once a year.

Technical publication by the manufacturer:  
-none-

Accomplishment and log book entry:

Action to be accomplished by an approved maintenance organisation and to  
be checked and entered in the log book by a licensed inspector.

Note:  
This AD supersedes the AD-No. 1994-001 dated February 03, 1994.

Holdes of affected aircraft registered in Germany have to observe the  
following:

As a result of the a.m. deficiencies, the airworthiness of the aircraft is  
affected to such an extent that after the expiry of the a.m. dates the aircraft  
may be operated only after proper accomplishment of the prescribed actions.  
In the interest of aviation safety outweighing the interest of the receiver in a  
postponement of the prescribed actions, the immediate compliance with this  
AD is to be directed

Instructions about Available Legal Remedies:

An appeal to this notice may be raised within a period of one month  
following notification. Appeals must be submitted in writing or registered at  
the Luftfahrt-Bundesamt, Lilienthalplatz 6, 38108 Braunschweig.

----- FINE -----

**IL CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ** dell'aeromobile sulle cui strutture od impianti deve essere applicata la **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITÀ** in oggetto, scade di validità qualora essa non venga attuata nei termini prefissati.

La effettuazione della **PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITÀ** deve essere annotata - a cura dell'Esercente - sui libretti dell'aeromobile, del motore o dell'elica.



**Attachment to Airworthiness Directive No. 1994-001/2  
L'Hotellier ball and socket connector, type 45 - ratchet -**

Attachment page 1 of 2

**Section I**

***L'Hotellier ball and socket connectors***

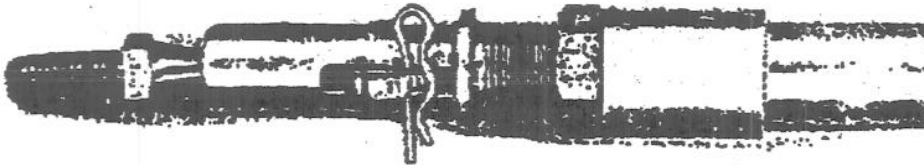
Prior to installation everyone should familiarize with the functioning of Hotellier ball and socket connectors.

The socket is to be slid completely over the ball on the rod with the locking cam pulled back. During locking the locking cam moves back slightly so that in a correct connection the hole on the averted edge of the locking cam becomes visible.

The safety pin is to be inserted in this hole thus securing the ball and socket connector.

**Attention:**

By loading the connection full engagement of the ball is to be verified!



**Warning:**

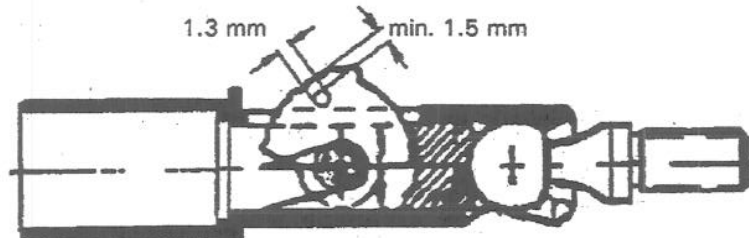
Unsecured ball and socket connectors may open automatically in flight.

**Section II**

***Working instructions for drilling the hole:***

For fitting the hole proceed as follows:

Drill the hole  $\varnothing$  1.3 mm with the ball correctly inserted so that one edge of the hole is level with the main body of the connector and on the other side at least 1.5 mm of material is left (see also the following sketch).



**Warning:**

When working on the connector, please see to it that no borings get in between the ball and the socket.





**Attachment to Airworthiness Directive no. 1994-001/2**  
**L'Hotellier ball and socket connector, type 45 - ratchet -**  
Attachment page 2 of 2

**Section III**

***Installation instruction for Uerlings type sleeves by means of the example of  
the locking cam***

*(for the ratchet type connector, the installation is to be accomplished analogously)*

For installation, the sleeves have to be slid axially onto the L'Hotellier ball and socket connectors.

They may by no means be clipped radially onto the L'Hotellier ball and socket connector. Radial clipping (excessive opening of the sleeve) may lead to cracks or ruptures due to overstressing so that the sleeve cannot function properly any more.

