



EASA-SIB Nr.: 2014-01

Ausgegeben: 07. Januar 2014



Hinweis:

Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aeroclub e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich

Subjekt:

Cessna - Ergänzende (Struktur) Inspektionsprogramme

Referenzveröffentlichungen:

Cessna Single Engine Service-Letter (SEL) SEL-05-01 vom 3. Oktober 2012, und die geltenden Cessna Service-Handbücherentsprechend Anhang 1 dieses SIB, der die SID Inspektionen beinhaltet.

Anwendbarkeit:

Cessna 100 und 200 Series Flugzeuge, alle Typen, Modelle und Seriennummern, bis zur Herstellung 1986 (einschließlich).

Beschreibung:

Die EASA erreichte eine Reihe von Anfragen bezüglich der Notwendigkeit zur Einarbeitung der „Supplemental Inspection Dokumente“ (SIDs), wie von Cessna veröffentlicht (siehe Anwendbarkeit und Anhang 1 dieser SIB) in die genehmigten Instandhaltungsprogramme (IHP). Das ist eine berechnete Frage, unabhängig davon, ob ein Flugzeugeigentümer oder Betreiber sich entschlossen hat, ein Programm, basierend auf den Empfehlungen von Cessna oder einem anderen von der zuständigen Behörde genehmigt Programm zu verwenden. Das SIB wird ausgegeben, um Flugzeugeigentümern und Betreibern Empfehlungen über die Möglichkeiten zur Aufnahme der SID Aufgaben in die zugelassenen IHP zu geben.

Die betroffenen Flugzeuge bilden einen großen Teil der alternden Flotte von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt in Europa. Die SID-Inspektionen basieren weitgehend auf Serviceerfahrungen und haben die Erkennung potenzieller Probleme, wie Ermüdungsrisse und Korrosion zum Ziel, bevor diese die Lufttüchtigkeit betreffen. Cessna hat ein Video veröffentlicht, welches einige der Probleme zeigt, die durch die SIDs verhindert werden sollen. (<http://www.youtube.com/watch?v=-68AdXVHHI8>)

In der EASA laufen eine Reihe von Regelsetzungsaktivitäten, einschließlich Opinion 10/2013 "General Aviation - Wartungsprogramme und Prüfung der Lufttüchtigkeit", RMT.0252 (MDM.056) bezüglich Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und RMT.0226 zur Prüfung alternder Flugzeuge (andere als große Transportflugzeuge). Dadurch kann noch beeinflusst werden, in welcher Art und Weise Dokumente zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, wie die Cessna SID entwickelt, kontrolliert und umgesetzt werden.

Die EASA beurteilt auch, inwieweit eine verbindliche Handlungen aus einzelnen Inhalten der Cessna SIDs kann notwendig sein können. Bis die Ergebnisse dieser Prüfung vorliegen, bietet diese SIB eine Anleitung für Eigentümer und Betreiber zur Bewertung der Cessna SIDs im Rahmen ihrer bestehenden IHP und gültigen Vorschriften.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden die in diesem SIB beschriebenen Sicherheitsbedenken nicht als unsicherer Zustand eingeordnet, welcher die Maßnahme einer Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) im Rahmen der Verordnung (EU) 748/2012, Teil 21.A.3B rechtfertigen würde.

Derzeit konzentriert sich die EASA auf folgende teile des SID:

1. Cessna 210 (alle Modelle) - Holm Inspektion (neue SID 57-11-03). Bisher sind acht Berichte über Rissbildung im unteren Hauptholm eingegangen. Die Tragfläche des Modell 210 ist als „Einzelholmflügel“ ausgelegt, deshalb ist die Integrität des Holmes entscheidend.
2. Cessna 206 , 207 und 210 Serie (alle Modelle) - Inspektion der mit Schaum gefüllten Höhenruder und Trimmruder (SID 55-10-02). Höhenruder und Trimmruder wurden mit einer Schaumstoffeinlage konzipiert, welche im Laufe der Zeit Feuchtigkeit aufnimmt. Damit ändert sich die Balance des Höhenruders. Darüber hinaus korrodieren die Verbindungselemente zwischen Trimmruder und dem Verstellantrieb, was eine Trennung des Trimmruders von seinem Antrieb zur Folge haben kann.
3. Alle Serien der 100er und 200er Modelle - Inspektion des Torsionsrohres der Ruderpedale (SID 27-20-01). Die FAA diskutiert, welche Art von Maßnahmen dafür notwendig sind. Risse und Korrosion im Torsionsrohr der Ruderpedale können zum Verlust der Rudersteuerung und der Radbremsen führen.

Darüber hinaus unterliegen eine Reihe von Inspektionen der SID bereits jetzt schon einer AD , entweder in den USA oder in Australien, wie in Anlage 2 dieses SIB angegeben Die relevanten FAA-Ads sind von der EASA nach der Verordnung (EU) 748/2012 Artikel 3, Paragraph (1) (a) (iii) übernommen.

Eigentümer und Halter die das Cessna Programm zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (GAP) umsetzen werden feststellen, dass einige der Strukturprüfungen nach dem GAP - Handbuch aufgehoben und durch Inspektionen nach dem SID ersetzt wurden. Relevante Informationen liefert die Cessna SEL-05-01. Die Inspektionen nach der SID wurden in die betroffenen Cessna-Wartung-/Service-Handbücher aufgenommen und gelten als überarbeitete Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Rahmen der Verordnung (EG) 2042/2003, Anhang I Teil M, M.A.302 Absätze (d) und (g) .

Gemäß Teil MA201 ist die primäre Verantwortung der Eigentümer/Betreiber einen einem lufttüchtigen Zustand des Flugzeuges sicherzustellen. Die Aufnahme der SIDs in das IHP wird als ein Weg angesehen, um d dieses Ziel zu erreichen. Die Mehrheit der Inspektionen nach dem SID sind visueller Art. Laut Cessna werden diese keine größeren Ausfallzeiten bei einem gut gepflegten Flugzeug erfordern.

Aus der VO (EG) 2042/2003, Teil M.A.302 Absätze (d) und (g) sollte **nicht** geschlussfolgert werden, dass alle Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in den Cessna-SID für die Serien 100/200 enthalten sind, "notwendigerweise" in das genehmigte IHP

eingearbeitet werden müssen. Allerdings sollten Besitzer und Betreiber die SID berücksichtigen, um die Notwendigkeit der Überarbeitung ihrer IHP zu bestimmen.

Nach aktuellen Forderungen des Teil M wird das IHP von der zuständigen Behörde genehmigt, entweder direkt oder über ein indirektes Genehmigungsverfahren der CAMO, wie definiert in Teil M.A.302 Absätze (b) und (c). Um die Genehmigung zu erhalten, muss die zuständige Behörde (oder der CAMO) die Begründung für jede Abweichung von den Empfehlungen des Herstellers (einschließlich möglicher Ausgleichsmaßnahmen) akzeptieren.

Zukünftig, wenn der Inhalt der Opinion 10/2013 " General Aviation - Instandhaltungsprogramme und Prüfung der Lufttüchtigkeit" , für ELA1-Luftfahrzeuge im nichtgewerblichen Einsatz angenommen wird, kann der Eigentümer das Instandhaltungsprogramm „selbst erklären“ (ohne es von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen), er kann unter seiner/ihrer eigenen Verantwortung und ohne die Notwendigkeit einer Rechtfertigung von den Empfehlungen der Hersteller (oder den Empfehlungen einer vertraglich gebundenen CAMO) abweichen. Die Opinion legt ferner fest, dass in einem solchen Fall zum Zeitpunkt der jährlichen Prüfung der Lufttüchtigkeit , die Prüfung der Lufttüchtigkeit das Personal zur Feststellung der Lufttüchtigkeit feststellen muss, ob die "selbsterklärten" IHP ist wirksam sind oder nicht und ob sie geändert werden müssen .

Empfehlung (en):

Die EASA empfiehlt Eigentümern und Betreibern ihre IHP zu aktualisieren, die Aufgaben des jeweils geltenden Cessna SID zu übernehmen, unter Berücksichtigung der Relevanz der jeweiligen Maßnahme, unter Berücksichtigung der Art der Operation, Flugzeugnutzung, Alter und Allgemeinzustand. Dies ist im Einklang mit den in der VO (EG) 2042/2003, Teil M.A.302 und in den damit verbundenen AMCs genannten Grundsätzen, insbesondere Anhang I AMC.M.A.302 und AMC.M.B.301(b) "Inhalt des Instandhaltungsprogrammes " Artikel 1.1.13a).

Vor der Entscheidung, die geltenden Cessna SID nicht in das IHP zu übernehmen, sollten sorgfältig die möglichen Konsequenzen dieses Vorgehens für Lufttüchtigkeit und Sicherheit geprüft werden.

Jede Entscheidung, die geltenden Cessna SID nicht übernehmen sollten zur Zufriedenheit der zuständigen Behörde oder der CAMO im Fall einer indirekten Genehmigung des IHP vernünftig begründet werden.

Anmerkung: 1.

Betreiber mit dem Flugzeug für die gewerbsmäßige Beförderung müssen sicherstellen, dass ihre Entscheidung im Einklang mit ihren Ausführungsrichtlinien für nicht-obligatorischen Inspektionen und Modifikationen, wie gefordert von Teil M.A.301 Absatz 7, steht.

Anmerkung: 2.

Die EASA beabsichtigt kurzfristig eine öffentliche Workshop zu diesem Thema zu halten und kann dieses SIB als Ergebnis dieser öffentlichen Veranstaltung und der laufenden Überprüfung der SIDs aktualisieren. (siehe EASA „Events“-Web-Seite für weitere Informationen in der nahen Zukunft.)

Kontakt (e):

Für weitere Informationen kontaktieren Sie die Safety Information Section,
Executive Directorate, EASA. E-mail: ADs@easa.europa.eu.

Für Kopien der referenzierten Serviceinformationen:
Cessna Aircraft Company, Customer Service, Post Box 7706,
Wichita, Kansas 67277, Vereinigte Staaten von Amerika;
Telefon: +1 316-517-5800, Fax: +1 316-517-7271,
Internet: <http://www.cessnasupport.com>.

Anhang 1 - Cessna Service-Handbücher (Temporary Revisionen - TR)

Type(s) – all Models (manufacturing years)	Manual / TR Nr	Revision Date
100 Series (1953 – 1962)	D183-1TR7	1 December 2011
100 Series (1963 – 1968)	D637-1TR9	1 December 2011
177 (1968 – 1978)	D841-8TR8	1 December 2011
	D841-8TR9	1 April 2012
FR172 “Reims Rocket” (1968 – 1978)	D849-5TR6	1 April 2012
	D849-5TR7	1 December 2011
150 (1969 – 1976)	D971-3TR6	1 December 2011
	D971-3TR7	1 April 2012
150 (1977)	D2011-1TR5	1 December 2011
152 (1978 – 1985)	D2064-1TR5	1 December 2011
172 (1969 – 1976)	D972-4TR5	1 December 2011
	D972-4TR6	1 April 2012
172 (1977 – 1986)	D2065-3TR7	1 December 2011
R172 (1977 – 1981)	D2027-1TR7	1 December 2011
172RG (1980 – 1985)	D2066-1TR6	1 December 2011
177RG “Cardinal RG” (1971 – 1975)	D991-3TR7	1 December 2011
	D991-3TR8	1 April 2012
177RG (1976 – 1978)	D2009-4TR10	1 December 2011
180/185 (1969 – 1980)	D2000-9TR7	1 December 2011
180/185 (1981 – 1985)	D2067-1TR7	1 December 2011
182 “Skylane” (1969 – 1976)	D2006-4TR5	1 December 2011
182/T182 (1977 – 1986)	D2068-3TR5	1 December 2011
R182/TR182	D2069-3TR8	1 December 2011
188/T188 (1966 – 1984)	D2054-1TR7	1 December 2011

Anhang 2

Akronyme in der Tabelle verwendet:

FAA = Federal Aviation Administration, USA

CASA = Civil Aviation Safety Authority, Australien

Type/Modell	Komponente	SID Task Nr.	Bestehende AD
Alle	Sitzschienen	53-47-01	FAA AD 2011-10-09
150 and 152	Befestigung Flosse	55-11-02	FAA AD 78-25-07
172	Untere Türpfosten	53-12-03	CASA AD/CESSNA 170/57
172	vorderer Holm Höhenleitwerk	55-11-01	CASA AD/CESSNA 170/59
172RG	Hauptfahrwerk Einzugsystem	32-10-01	FAA AD 2001-06-06
177	Hauptholm	53-11-01	CASA AD/CESSNA 177/30
180, 182 and 185	Hinterer Flügelholm	57-11-01	CASA AD/CESSNA 180/15 CASA AD/CESSNA 185/2
180 and 182	Heckkonus	55-30-02	CASA AD/CESSNA 180/31
180, 182 and 185	Holm des Seitenleitwerk	55-30-02	CASA AD/CESSNA 180/62 CASA AD/CESSNA 185/35
185	Triebwerkshalterung	71-20-01	CASA AD/CESSNA 185/12
188	Triebwerkshalterung	71-20-01	CASA AD/CESSNA 188/8
188	Querruderkabel	27-10-01	FAA AD 73-16-02
188	Vorderer und hinterer Flügelholm	57-11-01	CASA AD/CESSNA 188/22
188	Holm der Stabilisierungsflosse	55-30-01	CASA AD/CESSNA 188/36
206	hinterer Flügelholm	57-11-01	CASA AD/CESSNA 206/3
206	Schott am vorderen Türpfosten	53-30-02	CASA AD/CESSNA 206/48
206	Vorderer Holm Höhenleitwerk	55-10-01	CASA AD/CESSNA 206/54