

Standard Änderung CS-SR802d

REPARATUR VON SEGELFLUGZEUGEN, EINSCHLIESSLICH MOTORSEGLERN, LSA UND VLA

1. Zweck

Diese SR wird herausgegeben, um die Anwendung bewährter Verfahren für die Reparatur von Metall-, Verbundstoff-, Holz- und gemischten Strukturen von Leichtflugzeugen.

2. Anwendbarkeit/Eignung

Diese SR ist anwendbar auf Segelflugzeuge, einschließlich Motorsegler (wie in ELA2 definiert), LSA und VLA.

3. Annehmbare Methoden, Techniken und Praktiken

Alle in dieser SR genannten Strukturteile sind für den Einbau ohne EASA-Formblatt 1 zugelassen.

Jede der folgenden Normen enthält akzeptable Daten:
für Verbundwerkstoffstrukturen:

- 'Kleine Fiberglas Flugzeug Flickfibel' von Ursula Hänle³⁸, oder
- Seminardruck 'Faserverbundwerkstoffe im Segelflugzeugbau', Fortbildungsseminar des DAeC;

für Holz- und Mischkonstruktionen an Segelflugzeugen, einschließlich Motorseglern:

- R.C. Stafford-Allen 'Standard Repairs to Gliders' von der British Gliding Association³⁹, oder
- 'Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen' von Hans Jacobs;
nur für die Haut:

- 'Manuel de Reparation Generique pour la Reparation Des Planeurs en Materiaux Composites R02-15-A01, indice B'⁴⁰, herausgegeben von der Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)⁴¹;

für allgemeine Zwecke:

- 'Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis', Band II Verlag TÜV Rheinland GmbH, ISBN Nr.: 3-88585-001-X, oder
- 'Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis', Band V: Segelflugzeuge und Motorsegler, Verlag TÜV Rheinland GmbH, ISBN Nr.: 3-8249-0351-2.

Die vom Hersteller des zu reparierenden Materials/Teils festgelegten Anweisungen und Prüfungen sind zu befolgen.

38 Verfügbar unter <http://www.dg-flugzeugbau.de/flickfibel-d.html>. Auch in englischer Sprache erhältlich unter dem Titel 'Plastic Plane Patch Grundierung'.

39 Erhältlich unter <https://members.gliding.co.uk/library/standard-repairs-to-gliders>.

40 'Indice B' enthält mit der EASA vereinbarte Änderungen; spätere Änderungen sind nur zu verwenden, wenn in CS-STAN darauf verwiesen wird.

41 Zum Abrufen des Dokuments siehe http://maintenance_navigabilite.ffvv.org/files/2017/03/manuel-de-reparationgenerique-ffvv-ind-b-pour-cs-stan-easa-4.pdf.

4. Beschränkungen

- Die für die Auslegung der Reparatur verantwortliche Person muss mit den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen ausreichend vertraut sein
Lufttüchtigkeitsanforderungen hinreichend vertraut sein, um feststellen zu können, dass die Reparaturdaten, die aus den unter Punkt 3 entwickelten Reparaturdaten für das zu reparierende Produkt geeignet sind.
- Wenn geeignete, vom TC-Inhaber genehmigte Reparaturdaten vorhanden sind, sollten diese verwendet werden, bevor eine SR in Betracht gezogen werden.
- Bei geklebten Reparaturen sollte die SR eine Größe nicht überschreiten, bei der die Grenzlast nicht mehr aufrechterhalten werden kann wenn die Reparatur versagt, es sei denn, die für die Reparatur verantwortliche Person ist ausreichend erfahren mit den Konstruktionsdaten, den Materialien, dem Verfahren, der Reparaturgröße und der Flugzeugkonfiguration.

Anmerkung:

Bestehen Zweifel, ob die Befolgung der Hinweise unter Punkt 3 zur Einhaltung der geltenden Anforderungen führt die geltenden Anforderungen erfüllt werden, sollte anstelle der Anwendung dieser SR eine Genehmigung für die Reparatur in Übereinstimmung mit Teil 21 eingeholt werden. Besonderes Augenmerk sollte auf Reparaturausführungen gelegt werden wenn die Gefahr einer Beeinträchtigung der Ermüdung oder der aeroelastischen Eigenschaften besteht, und die Empfehlungen der Referenzen sollten befolgt werden.

5. Handbücher

Beurteilung, ob die Reparatur die Ausstellung eines AFMS erfordern könnte.
Ändern Sie die ICAs, um Instandhaltungsmaßnahmen/Inspektionen und -intervalle festzulegen, sofern erforderlich.

6. Freigabe für den Betrieb

Diese SR ist nicht für die Freigabe des Luftfahrzeugs durch den Piloten/Eigentümer geeignet.

[Ausgabe: STAN/2]

[Ausgabe: STAN/3]

[Ausgabe: STAN/4]