

Prüfprogramm zur Erhöhung der Lebensdauer1. Allgemeines

Die Betriebsfestigkeitsversuche an GFK-Flügeln und GFK-Tragflügelholmen haben ergeben, daß für diese Bauteile eine Lebensdauer von 12000 h ohne weiteres erreichbar ist. Da bei diesem Prüfprogramm nicht das gesamte aus GFK gefertigte Segelflugzeug untersucht wurde, kann diese Lebensdauer von 12000 h nur erreicht werden, wenn für jedes Stück (über die obligatorischen Jahresnachprüfungen hinaus) in einem speziellen Mehrstufenprüfprogramm die Lufttüchtigkeit unter dem Aspekt der Lebensdauer erneut nachgewiesen wird.

2. Fristen

Hat das Segelflugzeug eine Betriebszeit von 3000, 6000 und 9000 Flugstunden erreicht, so ist eine Nachprüfung nach einem vorgeschriebenen Prüfprogramm durchzuführen, welches beim Hersteller angefordert werden muß. Bei positivem Ergebnis dieser Nachprüfung bzw. nach ordnungsgemäßer Reparatur der festgestellten Mängel wird die Betriebszeit des Segelflugzeuges nach der 9000 h-Kontrolle um 3000 h, also auf insgesamt 12000 Flugstunden erhöht. Vorausgesetzt auch hier sind die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel wurden ordnungsgemäß repariert

Für einen eventuellen Betrieb über 12000 Flugstunden hinaus werden zu gegebener Zeit noch Einzelheiten festgelegt.

Prüfprogramm

Das jeweilige Prüfprogramm muß beim Hersteller angefordert werden.

Die Prüfungen dürfen nur vom Hersteller oder in einem Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) mit entsprechender Berechtigung durchgeführt werden.

Die Ergebnisse der Prüfungen sind in einem Befundbericht aufzuführen, wobei zu jeder Maßnahme wie vorgeschrieben Stellung zu nehmen ist. Werden die Prüfungen nicht beim Hersteller sondern bei einem LTB vorgenommen, muß der Firma Alexander Schleicher eine Kopie des Befundberichts zur Auswertung geschickt werden!

Nach Eingang und Durchsicht des Berichtes wird dann von Firma Schleicher eine Eingangsbescheinigung ausgestellt und dem Luftfahrzeughalter umgehend zugesandt. Danach kann der Prüfer die Erhöhung der Lebensdauer wie im Prüfprogramm angegeben im Bordbuch und in den Prüfunterlagen bescheinigen.

Die nach § 27 (1) LuftGerPO durchzuführende Jahresnachprüfung bleibt durch diese Regelung unberührt.

Prüfung und Absicherung der Schnellverschlüsse
(von L'Hotellier) der Steuerung

1. Sicherung

Die in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen gehen dahin, daß besonders der Schnellverschluß am Höhenruder unkorrekt montiert oder gar vergessen wurde. Durch einen Aufkleber an der Seitenflosse soll an die korrekte Montage erinnert werden, ferner wird das Absichern mittels Federstecker empfohlen. Dazu muß bei älteren Verschlüssen das Kontrollloch auf ca. 1,2 mm ϕ aufgebohrt werden. Die Querruder- und BK-Anschlüsse im Rumpf können in gleicher Weise abgesichert werden.

Wartungsanweisung G:

Einbau der Wendepunktkamera(s).

Wartungsanweisung H:

Einstellen der Schleppkupplung bei unbeabsichtigtem Ausklinken. Diese Wartungsanweisung ist bereits in diese Handbucherweiterung aufgenommen worden.

Wartungsanweisung I vom 26.01.90:

Austausch der vierten Stoßstange für Höhensteuer im Rumpf.

Die allgemeine **Wartungsanweisung "Alle GFK-Baumuster"** vom 19.06.86 beschreibt die Beseitigung von Spiel zwischen den Bolzen und Buchsen des Rumpf-Flügel-Übergangs.

Die allgemeine **Wartungsanweisung "LACKRISSE"** vom 26.06.89 beschreibt die Überprüfung der Lackoberfläche und deren Pflege bzw. Reparatur.