

Prüfprogramm zur Erhöhung der Lebensdauer

1. Allgemeines

Die Betriebsfestigkeitsversuche an CFK-Flügeln und CFK-Tragflügelholmen haben ergeben, daß für diese Bauteile eine Lebensdauer von 12000 h ohne weiteres erreichbar ist. Da bei diesem Prüfprogramm nicht das gesamte aus CFK und GFK gefertigte Flugzeug 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 Flugzeug 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 Flugzeuges nach der 9000 h-Kontrolle um 3000h, also auf insgesamt 12000 Flugstunden erhöht. Vorausgesetzt auch hier sind die Ergebnisse positiv bzw. die festgestellten Mängel 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 der 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'Hôtelier) 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 Lage erinnert werden, ferner **muß** der Schnellverschluß mittels Sicherungsnadel, Federstecker etc. gesichert werden. Dazu muß bei älteren Verschlüssen das Kontrollloch auf ca. 1,2 mm Ø aufgebohrt werden. Die Querruder-, Wölbklappe und BK-Anschlüsse im Rumpf sind in gleicher Weise abzusichern.

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:
Rudereinstellung bei Drehen des Flugzeuges in eine Richtung aus dem Geradeausflug.

Wartungsanweisung J, Ausgabe III vom 24.04.87:
Verkleidung der Ruderspalte auf der Flügelunter- und -oberseite durch eine elastische Lippe.

Reparaturanweisung K:
Montageanleitung für Lagerbeschlag Höhenruder-Antrieb.

Wartungsanweisung L:
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 "LACKKRISSE" vom 26.06.89 beschreibt die Überprüfung der Lackoberfläche und deren Pflege bzw. Reparatur.

Erweiterung zu:

Seite 38, Punkt 2.6 "Überholung" und

Seite 40 i, Punkt 4. "Hinweise für die Jahresnachprüfung"

Jährlich sind die Seitenruder-Steuerseile, die s-förmigen Seildurchführungen, das Kupplungs-Betätigungsseil und Bowdenzüge zu prüfen. Besonders der Bereich des Steuerseiles, der bei normal üblichen Pedalstellungen an den Enden der s-förmigen Seildurchführung der Pedale gebogen wird und an den sichtbaren Enden des Kupplungsseiles. Hierbei ist besonders auf Handschweiß und Korrosion in der Bowdenzughülle zu achten (FAA Advisory Circular AC 43-13.1A § 198 beachten, siehe LBA-Rundschreiben Nr. 10-02/89-1 vom 21.08.89!).

HINWEIS: Die Seitenruder-Steuerseile innerhalb des Bereiches der s-förmigen Seildurchführungen prüfen, indem die Pedale in die hinterste Raststellungen geschoben und dann die Seile an den vorderen Befestigungen gelöst werden.

Nach je **3.000 Betriebsstunden** sind die Seitenruder-Steuerseile und das Kupplungs-Betätigungsseil zu erneuern!