

EASA	Lufttüchtigkeitsanweisung (Airworthiness Directive, AD)
	AD Nr.: 2013-0258 Datum: 25. Oktober 2013 Bemerkung: Diese Lufttüchtigkeitsanweisung ist von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 herausgegeben, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, seiner Mitgliedstaaten und der Drittstaaten, die an den Aktivitäten der EASA unter Artikel 66 dieser Verordnung teilhaben.
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.	
Dies LTA wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 748/2012, Teil 21.A.3B herausgegeben. In Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 2042/2003, Anhang I, Teil M.A.301 muss die fortlaufende Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch die Durchführung aller anwendbaren LTAs sichergestellt werden. Konsequenterweise darf niemand ein Luftfahrzeug in Betrieb nehmen, auf welches eine LTA zutrifft, es sein denn in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser LTA oder anderweitig durch die Agentur festgelegt [VO (EG) 2042/2003, Anhang I, Teil M.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].	
Halter der Musterzulassung:	Muster/Baureihe(n):
Société Nouvelle CENTRAIR	101 (Pégase) Segelflugzeug
Kennblatt (TCDS) –Nummer:	DGAC Frankreich Nr. 171
Ausländische LTA:	Nicht zutreffend
Ersetzt:	Diese AD ersetzt DGAC Frankreich AD 85-21-(A) vom 27. Februar 1985
ATA 53	Rumpf – Rumpffrahmen und Spanten – Inspektion/Reparatur
Hersteller:	Société Nouvelle CENTRAIR
Betroffen:	Centrair 101 Segelflugzeuge, alle Modelle, alle Werknummern
Grund:	<p>An einigen Centrair 101 Segelflugzeugrümpfen wurden strukturelle Beschädigungen festgestellt. Als Ergebnisse der nachfolgenden Untersuchungen stellt sich heraus, dass diese Mängel durch Beschädigungen bei Störungen verursacht wurden und durch die normale Wartung auf Grund nicht ausreichender Wartungsanweisungen nicht entdeckt wurden.</p> <p>Dieser Zustand kann, wenn er nicht erkannt und korrigiert wird, die strukturelle Festigkeit des Segelflugzeugs reduzieren.</p> <p>Um diesen potentiell unsicheren Zustand anzusprechen, hat Société Nouvelle (SN) Centrair das Service-Bulletin (SB) 101-06 herausgegeben, um Anweisungen für die strukturelle Inspektion zu geben und Frankreichs Direction Générale de l'Aviations Civile (DGAC) hat die AD 85-21-(A) veröffentlicht, um die in dem SB beschriebenen Rumpfspektionen für verbindlich zu erklären.</p> <p>Seit die AD veröffentlicht wurde, hat SN Centrair die SB 101-06 mit Revision 1 herausgegeben, um die Anweisungen zur Erkennung von strukturellen Schäden zu verbessern</p> <p>Aus dem oben beschrieben Grund hält diese AD die Anforderungen der DGAC AD 85-21-(A), welche ersetzt wurde, aufrecht und fordert die Durchführung dieser Inspektionen des Rumpfs mit den verbesserten Anweisungen.</p>
Wirksamkeit ab:	08. November 2013
Erforderliche Maß-	Erforderliche Maßnahmen, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:

nahmen und Fristen:	<p>(1) Innerhalb von 25 Tagen seit 6. März 1985 [dem Wirksamkeitsdatum der DGAC Frankreich AD 85-21-(A)] und danach vor dem nächsten Flug nach jedem Ereignis, wie in Tabelle 1 dieser AD aufgelistet, inspizieren Sie alle Klebestellen, Rumpfgurte und Spanten in Übereinstimmung mit den Anweisungen des SN Centrair SB 101-06 Rev. 1.</p> <p style="text-align: center;">Tabelle 1 – Inspektions-Ereignisse</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>Landung mit eingezogenem Fahrwerk</td> </tr> <tr> <td>Einfahren des Fahrwerks während des Ausrollens.</td> </tr> <tr> <td>Ringelplatz bei Start oder Landung</td> </tr> <tr> <td>Harte Landung</td> </tr> <tr> <td>Innere Strukturschäden des Rumpfes</td> </tr> </table> <p>(2) Wenn bei einer Inspektion gemäß Absatz (1) dieser AD strukturelle Schäden festgestellt werden, kontaktieren Sie vor dem nächsten Flug SN Centrair, um genehmigte Reparaturanweisungen zu bekommen, und reparieren Sie das Segelflugzeug innerhalb der in den Anweisungen angegebenen Fristen. Sind keine Zeiten angegeben, führen Sie die Reparatur vor dem nächsten Flug durch.</p> <p>(3) Die Durchführung einer Reparatur nach Absatz (2) dieser AD stellt keine abschließende Maßnahme für die Inspektionen gemäß Absatz (1) dieser AD dar.</p> <p>(4) Inspektionen und Korrekturmaßnahmen, die vor der Herausgabe dieser AD in Übereinstimmung mit Anweisungen von SN Centrair SB 101-06 in der ersten Version durchgeführt wurden, sind akzeptiert, die Anforderungen von Absatz (1) dieser AD zu erfüllen.</p>	Landung mit eingezogenem Fahrwerk	Einfahren des Fahrwerks während des Ausrollens.	Ringelplatz bei Start oder Landung	Harte Landung	Innere Strukturschäden des Rumpfes
Landung mit eingezogenem Fahrwerk						
Einfahren des Fahrwerks während des Ausrollens.						
Ringelplatz bei Start oder Landung						
Harte Landung						
Innere Strukturschäden des Rumpfes						
Verweis auf weitere Veröffentlichungen:	<p>SN Centrair SB 101-06 Rev. 1 vom 5. August 2013.</p> <p>Die Verwendung von später genehmigten Ausgaben dieser Dokumente ist erlaubt, um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.</p>					
Bemerkungen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auf Ansuchen und nach ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen. 2. Diese AD wurde als vorläufige PAD vom 11. September 2013 bis 9. Oktober 2013 veröffentlicht. Während dieser Kommentierungsphase sind keine Kommentare eingegangen. 3. Anfragen zu dieser AD sollen an die Safety Information Section, Executive Directorate, EASA gesandt werden. E-mail: ADs@easa.europa.eu 4. Zu Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren Sie bitte: Société Nouvelle CENTRAIR, Aérodrome B.P. 44 F – 36300 Le Blanc, France Tel: +33(0)254370796, Fax: +33(0)254374864 Email: contact@sncentrair.com. 					

Kopien sind nicht kontrolliert. Prüfen Sie den Revisionsstatus über das EASA-Internet.

