



Muster: Zephyr

Gerätekenntblatt-Nr.:

61169

61169.1

61169.2

Technische Mitteilung des Musterbetreuers: Nr.: CS 01

Risse im hinteren Rumpfbereich

Betroffene Werknummern: Alle

Anlaß:

Bei einem Ultraleichtflugzeug Zephyr 2000 wurde festgestellt dass im hinteren Rumpfbereich Risse in der FVK Struktur auftreten.

Maßnahmen:

Es sind die Maßnahmen entsprechend der Technischen Mitteilung des Musterbetreuers TM: CS 01 durchzuführen.

Zusätzlich zum Punkt 2 der TM: CS 01 ist generell durchzuführen:

- eine Kontrolle und Ausleuchten des Rumpfes, um Rissbildungen oder Strukturschäden feststellen zu können.
- eine endoskopische Untersuchung der Rumpfröhre.

Termine und Fristen:

Vor dem nächsten Start (Punkt 1. Dringlichkeitsstufe der TM)

Gemäß der TM: CS 01

Die Maßnahmen (außer Punkt 1. Dringlichkeitsstufe der TM) sind von einem Prüfer Klasse 5 mit entsprechender Berechtigung (Bauweise: FVK) durchzuführen und in den Betriebsaufzeichnungen zu dokumentieren.

Festgestellte Mängel sind sofort dem DAeC-Luftsportgerätebüro zu melden.

Hinweis:

Gemäß § 14 Abs. (2) der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO), darf ein durch die Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) betroffenes Luftfahrtgerät nach dem in der LTA angegebenen Termin außer für Zwecke der Nachprüfung nur in Betrieb genommen werden, wenn die angeordneten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden.

Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim DAeC Luftsportgerätebüro, Hermann-Blenk-Str.28, 38108 Braunschweig einzulegen

Technische Mitteilung des Musterbetreuers: Ing. Cestmir Sebesta,
Reg. Nr. TM CS 01
Vom 15.10.02

am Moselstausee 21
56858 St. Aldegund
Tel.:+49 6542 900076
Handi:+420 732902021

Betroffene Muster:

Zephyr alle Baureihen

Anlass:

nach einem vorangegangenen Unfall bei einem Ultraleichtflugzeug Zephyr 2000 wurde später am Übergang Rumpfrohr – Leitwerk **Rissbildung** festgestellt.

Maßnahmen

Es sind die Maßnahmen der Technischen Mitteilung des Musterbetreuers vom 15.10.02 durchzuführen. Nr. der TM: CS 01

Dringlichkeitsstufe:

1. vor dem nächsten Flug Sicht- und Kraftkontrolle durch den Piloten
2. während der nächsten 5 Flugstunden durch einen Prüfer Klasse 5 mit entsprechender Berechtigung. Die Durchführung ist im Bordbuch durch den Prüfer zu dokumentieren.
3. Alle Flüge die vor der Kontrolle durch den Prüfer Klasse 5 unternommen werden, sind nur ohne Begleitperson am Bord erlaubt und die Fluggeschwindigkeit darf höchstens 140 km/h betragen.

Durchführung der Kontrolle:

Zu 1.

Der Pilot überprüft durch Inaugenscheinnahme am Flugzeug den Bereich – Übergang der Rumpfröhre zum Seitenleitwerk nach sichtbaren Rissen im Lack (in der Feinschicht).

Er packt mit einer Hand oben an der Nase des Seitenleitwerks an, die zweite Hand packt die Nasenkante im unteren Bereich an und bei Kraftanwendung von ca. 10 bis 15 kg in beide Richtungen versucht er verdächtige Geräusche wie knarren und/oder knirschen in dem Gefährdetem Bereich festzustellen. (Werden die Bewegungen zu heftig

durchgeführt, kann ein Klappern hörbar werden, das aber an die Bewegung im Steuermechanismus zurückzuführen und nicht von Bedeutung ist.) Sind keine verdächtigen Geräusche festgestellt, ist weiter nach Punkt 2 zu verfahren. Ist man sich nicht sicher oder sogar Geräusche deutlich hörbar sind, ist es untersagt weitere Flüge durchzuführen, das Flugzeug muss vorher durch den Prüfer untersucht werden mit eventuell anschließender Reparatur.

Zu 2.

Das Flugzeug wird in die Prüfposition gebracht. Der **Schwanz** des Flugzeug wird **mit zwei Bändern** im Bereich des Überganges Rumpfröhre – Leitwerk seitlich **so fixiert, dass man senkrecht an die Seitenleitwerksfläche Kräfte einwirken lassen kann**, ohne dass sich der Schwanz nach links oder rechts von der Flugzeugachse bewegen kann. Am Hauptbeschlag des Höhenleitwerks wird eine Schlaufe befestigt, in die man eine Federwaage einhängt.

Durch ziehen an der Waage wird in den Beschlag eine Kraft von 70 kg für die Dauer von 3 Sekunden eingeleitet. Gleich wird anschließend an der Gegenüberseite verfahren. Während der Probe darf sich der Rumpf und die Seitenflosse nicht deutlich verformen und es dürfen keine verdächtigen Geräusche hörbar werden.

Bestätigt sich ein Verdacht auf einen Schaden, muss das Seitenruder demontiert werden und der gefährdete Bereich mit einem Spiegel untersucht werden, bis die Geräuschquelle gefunden wird.

Es dürfen keine sichtbaren Risse der Rumpfoberfläche gefunden werden und/oder milchige Verfärbungen am Lamminat des Innenaufbaus im Rumpf festgestellt werden. Werden Schäden festgestellt, muss eine Reparatur angeordnet werden. Das Flugzeug darf erst nach dieser Reparatur in Betrieb genommen werden, oder der Prüfer genehmigt nach eigenem Ermessen unter Berücksichtigung des Punktes Nr. 3 den Überflug in die Reparaturwerft.

Cestmir Sebesta

St. Aldegund, den 15.10.02