

## Standard Änderung CS-SC031c

### AUSCHTAUSCH VON KONVENTIONELLEN ANTIKOLLISIONSLICHTERN; POSITIONSLICHTERN; LANDE\_ UND ROLLLICHTERN GEGEN LED\_ LEUCHTEN

---

#### 1. Zweck

Austausch von Kollisionsschutzleuchten, Positionslichtern sowie Lande- und Rolllichtern gegen LED-Leuchten.

#### 2. Anwendbarkeit/Eignung

Flugzeuge, die keine komplexen motorgetriebenen Luftfahrzeuge sind, Drehflügler, die keine komplexen motorgetriebenen Luftfahrzeuge sind und nicht für NVIS zugelassen sind, sowie alle anderen ELA2-Luftfahrzeuge.

#### 3. Annehmbare Methoden, Techniken und Praktiken

Die folgenden Normen enthalten akzeptable Daten:

- FAA-Rundschreiben AC 43.13-2B, Kapitel 4; und
- FAA-Rundschreiben AC 43.13-1B, Kapitel 11, Abschnitt 15 (über Kleben) oder ASTM F2639-18 oder spätere Überarbeitungen.

Darüber hinaus gelten die folgenden Bedingungen:

- Roll- und Landescheinwerfer, die nicht mit Antikollisionslichtern oder Positionslichtern kombiniert sind, können ohne EASA-Formblatt 1 eingebaut werden;
- Antikollisionslichter und Positionslichter für VFR-Tagflugzeuge dürfen ohne EASA-Formblatt 1 installiert werden.
- Antikollisionslichter sind gemäß ETSO-C96a oder späteren Änderungen zugelassen oder gleichwertig; Antikollisionslichter der Klasse III (gemäß der Definition in der technischen Norm, auf die in ETSO-C96a oder ETSO-C96b verwiesen wird) können nur in Luftfahrzeugen eingebaut werden, die mit einer Zertifizierungsgrundlage vor Teil 23 Änderung 11 zugelassen wurden; diese Lichter müssen jedoch keine ETSO-Artikel sein, wenn sie in Luftfahrzeugen, die nur nach VFR am Tag betrieben werden;
- Positionslichter sind in Übereinstimmung mit ETSO-C30c oder späteren Änderungen oder gleichwertigen Normen, es sei denn, das Luftfahrzeug ist nur für den VFR-Betrieb bei Tag vorgesehen;
- die Ausrüstung ist an derselben Stelle mit identischen Lichtverteilungswinkeln, vergleichbaren Lichtverteilungsmustern und ähnlichen Farben;
- die Ausrüstung ist für die bei normalem Betrieb zu erwartenden Umgebungsbedingungen geeignet; siehe CS STAN.42 in Abschnitt A für Hinweise.

- die vom Gerätehersteller festgelegten Anweisungen und Prüfungen müssen befolgt werden; und
- alle Änderungen an der elektrischen Verkabelung in Übereinstimmung mit akzeptablen Praktiken durchgeführt werden, wie dem Luftfahrzeug-Wartungshandbuch (AMM) oder Kapitel 11 des FAA-Rundschreibens AC 43.13-1B oder ASTM F2639-18 oder spätere Überarbeitungen und Kapitel 4 von AC 43.13-2B.

#### **4. Begrenzungen**

Es gelten alle vom Hersteller der Ausrüstung festgelegten Einschränkungen.

#### **5. Handbücher**

Falls erforderlich, ist das Flughandbuch durch einen Flughandbuch-Zusatz zu ergänzen, das je nach Bedarf Betriebsanweisungen für die Ausrüstung enthält.

Änderung der ICAs zur Festlegung von Instandhaltungsmaßnahmen/Inspektionen und -intervallen, soweit erforderlich. Insbesondere, erwägen Sie die Beschreibung der erforderlichen Wartungsmaßnahmen nach Ausfällen einzelner LED-Segmente.

#### **6. Freigabe für den Betrieb**

Wenn keine Änderungen an der Verkabelung oder an der Struktur der Zelle vorgenommen werden, eignet sich diese SC für die Freigabe

Freigabe des Luftfahrzeugs durch den Piloten-Eigentümer geeignet. Änderungen an der elektrischen Anlage, die über den Austausch von Glühbirnen und Änderungen an der Struktur der Zelle sind für die Freigabe des Luftfahrzeugs durch den Piloten-Eigentümer nicht geeignet.

[Ausgabe: STAN/2]

[Ausgabe: STAN/4]