

## Standard Änderung CS-SR801b

### REPARATUR VON FLUGZEUGEN GEMÄSS FAA ADVISORY RUNDSCHREIBEN AC 43.13-1B

---

#### 1. Zweck

Diese SR wird herausgegeben, um die Anwendung des FAA-Rundschreibens AC 43.13-1B für Reparaturen von Flugzeugstrukturen mit Metall-, Verbundstoff-, Holz- und gemischten Strukturen.

*Hinweis:* Die Klassifizierung der Reparatur gemäß FAA AC ist für SR nicht erforderlich.

#### 2. Anwendbarkeit/Eignung

Flugzeuge, die keine komplexen motorgetriebenen Luftfahrzeuge sind, sowie alle ELA2-Luftfahrzeuge.

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

Die folgenden Normen enthalten akzeptable Daten:

- FAA Advisory Rundschreiben AC 43.13-1B zusammen mit AC 43.13-2B, Kapitel 1.

Alle in dieser SR genannten Strukturteile sind für den Einbau ohne EASA-Formblatt 1 zugelassen.

#### 4. Beschränkungen

- Die für die Vorbereitung der Reparatur verantwortliche Person muss mit den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen vertraut sein, um festzustellen, ob die aus AC 43.13-1B entwickelten Reparaturdaten für das instand zusetzende Produkt geeignet sind.
- Diese SR-Daten sind nicht anwendbar auf metallische Strukturen von Erzeugnissen, deren Zertifizierungsgrundlage oder eine AD Anforderungen auf der Grundlage von Schadenstoleranzen enthält.
- Wenn geeignete, vom TC-Inhaber genehmigte Reparaturdaten vorhanden sind, sollten diese verwendet werden, bevor eine SR erwogen wird.
- Diese SR-Daten gelten nicht für kritische Teile, wie sie in den Herstellerdaten definiert sind.
- Bei geklebten Reparaturen sollte die SR eine Größe nicht überschreiten, oberhalb derer die Grenzlast bei einem Versagen der Reparatur nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Dies kann bei ELA1-Luftfahrzeugen gemildert werden, wenn die für die Reparatur verantwortliche Person über ausreichende Erfahrung mit den Konstruktionsdaten, den Werkstoffen, dem Verfahren, der Reparaturgröße und der Größe und Luftfahrzeugkonfiguration verfügt.

*Anmerkung:*

Wenn Zweifel bestehen, ob die Befolgung von AC 43.13-1B zur Einhaltung der Anforderungen führt, sollte anstelle der Anwendung dieser SR eine Genehmigung für die Reparaturausführung in Übereinstimmung mit Teil 21 eingeholt werden. Besonderes Augenmerk sollte auf Reparaturausführungen gelegt werden, bei denen die Gefahr besteht, dass Ermüdung oder aeroelastische Eigenschaften beeinträchtigt werden können, und die Empfehlungen von AC 43.13-2B sollten befolgt werden.

**5. Handbücher**

Es ist zu prüfen, ob die Reparatur die Herausgabe eines AFMS erfordern könnte.

Änderung der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICAs) zur Festlegung von Inspektionen und Intervalle, falls erforderlich.

**6. Freigabe für den Betrieb**

Diese SR ist nicht für die Freigabe des Luftfahrzeugs durch den Piloten/Eigentümer geeignet.

[Ausgabe: STAN/4]