

Inhaltsverzeichnis

1 Zweck	1
2 Geltungsbereich	1
3 Inkrafttreten	1
4 Beschreibung/Regelung	2
4.1 Bedingungen zur temporären Aussetzung SID-/CPCP-Inspektionsdurchführung	3
4.2 Vorgehensweise bei Nichterfüllung der Bedingungen des Kapitel 4.1	4
4.3 Vorgehensweise nach Ablauf der Gültigkeit des LTHs	5
5 Anhänge und Anlagen	5

1 Zweck

Dieser Lufttüchtigkeitshinweis (LTH) ermöglicht, unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen, definierte Abweichung von den von Cessna Aircraft Company in den jeweiligen Single Engine Maintenance/Service Manuals hinsichtlich Supplemental Inspection Document (SID) und Corrosion Prevention and Control Program (CPCP) ausgegebenen Empfehlungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

2 Geltungsbereich

Dieser LTH gilt für alle österreichisch registrierten Flugzeuge der Cessna 100 und 200 Serie, die von der „Effectivity“ des Cessna SEL-05-01 in der jeweils letztgültigen Revision betroffen sind.

Dieser Lufttüchtigkeitshinweis stellt eine Anweisung der zuständigen Behörde im Sinne der Bestimmung M.A.302 (d)(i), Teil M, Anhang I der VO (EG) Nr. 2042/2003, bzw. des § 31 Abs. 6 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerätverordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II. Nr. 142/2010 idgF, dar und gilt somit sowohl für EASA als auch Annex II Flugzeuge.

Sofern ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm (IHP), bzw. der dazugehörige Bescheid, die Einhaltung bestehender LTHs generell vorsieht und andere bereits genehmigte Bestimmungen des IHPs diesem LTH nicht entgegenstehen, kann dieser LTH angewandt und als Teil des bereits genehmigten IHPs betrachtet werden. Eine Revision des IHPs nur zum Zweck des Referenzierens des LTHs ist nicht notwendig.

3 Inkrafttreten

Dieser Lufttüchtigkeitshinweis tritt mit 30. Juni 2014 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2015.

4 Beschreibung/Regelung

Im Oktober 2012 hat Cessna Aircraft Company Halter und Behörden über die Einführung der Supplemental Structural Inspection Programs (SID) in die Cessna Maintenance/Service Manuals der 100/200 Series mittels Service Letter SEL-05-01 informiert. Die Fristen, bis zu denen die gelisteten SID Inspektionen und die dazugehörigen „Corrosion Prevention and Control“-Programms (CPCP) erstmalig durchzuführen sind, sind in den jeweils geltenden Maintenance und Service Manuals gelistet:

- Für die Cessna 100 Serie sind die SID Inspektionen erstmalig bis zum 30.6.2014 durchzuführen.
- Für die Cessna 200 Serie waren die SID Inspektionen erstmalig bis zum 31.12.2013 durchzuführen.

Durch die Aufnahme des SID- und CPCP-Programms in den wiederkehrenden Wartungsplan der Maintenance und Service Manuals wird dieses in den EASA Mitgliedsländern definitionsgemäß zu einem wesentlichen Teil der vom Hersteller empfohlenen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und somit zu einem integralen Teil des genehmigten Instandhaltungsprogramms gemäß M.A.302 bzw. für Annex II Luftfahrzeuge gemäß § 48 Abs. 2 ZLLV 2010.

Gemäß dem derzeit gültigen rechtlichen Rahmen können individuelle Abweichungen von den Herstellerempfehlungen auf Antrag des Halters nur auf Basis von entsprechenden technischen Evaluierungen und Nachweisen genehmigt werden.

Im Gegensatz dazu hat die Federal Aviation Administration (FAA) als zuständige Luftfahrtbehörde des Entwicklungs- und Herstellerstaates diese Instandhaltungsmaßnahmen bisher nicht als verpflichtend für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vorgeschrieben. Für den Großteil der Luftfahrzeuge in der allgemeinen Luftfahrt ist in den USA eine Inspektion gemäß FAR 43, Anhang D, bzw. jenen vom Musterzulassungshalter (TC-Holder) vorgegebenen Kontrollen zur Erfüllung des FAR 43, Anhang D, ausreichend um die Lufttüchtigkeit sicherzustellen. Im Falle der Cessna 100/200 Serie sind dies hauptsächlich die 100 Stunden/12 Monats- bzw. in einigen wenigen Fällen die 200 Stunden/12 Monatskontrollen des jeweilig zutreffenden Maintenance/Service Manuals.

Im europäischen Bereich ist eine ähnliche Option für ELA1 Luftfahrzeuge (Flugzeuge mit einem MTOM bis 1200 kg) derzeit in Vorbereitung (siehe EASA Opinion 10/2013, Part M General Aviation Task Force), aber noch nicht beschlossen. Die Veröffentlichung dieser Änderung des Teil M wird für die erste Jahreshälfte 2015 erwartet.

Die bevorstehende Änderung zu VO (EG) Nr. 2042/2003, Teil M, wird einem großen Teil der Cessna 100 Serie Betreiber eine Selbstdeklaration des Instandhaltungsprogramms unter Einhaltung einer vorgegebenen jährlichen Mindestinspektion ermöglichen, ohne die SID- und CPCP Inspektion vollumfänglich durchführen zu müssen.

4.1 Bedingungen zur temporären Aussetzung SID-/CPCP-Inspektionsdurchführung

Unter Einhaltung nachfolgend gelisteten Bedingungen und Auflagen kann die erstmalige Durchführung der SID-Kontrollen und der begleitenden CPCP-Maßnahmen für alle vom SEL-05-01 betroffenen Flugzeuge, abweichend von den zeitlichen Durchführungsvorgaben der jeweils zutreffenden Service und Maintenance Manuals, bis inklusive 31. Dezember 2015 ausgesetzt werden.

- 1) Alle zutreffenden Lufttüchtigkeitsanweisungen sind vollumfänglich und fristgerecht durchzuführen, auch wenn sie den derzeitigen Regelungsumfang dieses LTHs einschränken sollten.
- 2) Das betroffene Flugzeug muss seit zumindest 1. Mai 2014 kontinuierlich in Österreich registriert sein.
- 3) Das betroffene Flugzeug darf nicht in einem Luftverkehrsunternehmen gem. §101 Luftfahrtgesetz – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idgF, verwendet werden.
- 4) Innerhalb der letzten 12 Kalendermonate muss von einem EASA Part 145, Part M/F oder einem gemäß EASA Part-66 berechtigten AME, bzw. im Fall von Annex II Flugzeugen von einem national zugelassenen Instandhaltungsbetrieb oder einem berechtigten Luftfahrzeugwart I. Klasse, eine Kontrolle gemäß dem zutreffenden Cessna Service/Maintenance Manual, gemäß letztem Revisionsstand, durchgeführt und ordnungsgemäß freigeschrieben worden sein, die den Mindestanforderungen einer Annual Inspection gemäß FAR 43, Appendix D, entspricht. Üblicherweise ist dies eine 100 Stunden/12 Monatsinspektion, in manchen Fällen auch eine 200 Stunden/12 Monatsinspektion.
- 5) Im Zuge dieser Kontrolle wurde keine über „Corrosion Level 1“ hinausgehende Korrosion entdeckt. Etwaige Level 1 Korrosionsschäden dürfen nur lokal (local) aufgetreten sein und mussten gemäß den Vorgaben der zutreffenden Service/Maintenance Manuals, gemäß letztem Revisionsstand, zu reparieren gewesen sein.
Für die Bestimmung von „Corrosion Level 1“ und „local“ sind die jeweiligen Definitionen der zutreffenden Cessna Service/Maintenance Manuals gemäß letztem Revisionsstand anzuwenden.

- 6) Im Zuge dieser Kontrolle wurden keine Schäden auf wesentlichen Strukturteilen (PSE-Principal Structural Elements) entdeckt, die nicht gemäß den Vorgaben der zutreffenden Service/Maintenance Manuals, gemäß letztem Revisionsstand, zu reparieren waren. Etwaige reparierbare Strukturschäden dürfen nur lokal (local) aufgetreten sein. Im Sinne dieses LTHs ist ein Austausch von PSE nicht zulässig. Für die Bestimmung von „PSE“ und „local“ sind die jeweiligen Definitionen der zutreffenden Cessna Service/Maintenance Manuals gemäß letztem Revisionsstand anzuwenden.
- 7) Von dem freischreibenden Betrieb oder Part-66 AME/Wart I. Klasse muss eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (NTO – Non Technical Objection Statement) gemäß Kapitel 5 ausgestellt werden, bzw. ausgestellt worden sein, die die Unbedenklichkeit des technischen Zustandes des Flugzeugs betreffend Korrosions- und Strukturzustands bis zum Fälligkeitsdatum der nächsten Annual Inspektion bestätigt. Diese Bestätigung ist im Lebenslaufakt des Flugzeugs aufzubewahren.

HINWEIS:

Unabhängig von einer möglichen befristeten Aussetzung der SID/CPCP-Inspektionen empfiehlt die Austro Control GmbH, im Sinne einer „preventive maintenance (vorbeugende Instandhaltung)“, eine möglichst umfassende Durchführung der von Cessna empfohlenen SID/CPCP-Inspektionen im Rahmen der von den Service/Maintenance Manuals vorgesehenen Annual/Complete Aircraft Inspections (100 Std/12 Mo bzw. 200 Std/12 Mo Kontrollen).

Insbesondere können gut dokumentierte SID/CPCP-Inspektionsbefunde als Basis für zukünftige Genehmigungen individuell beantragter alternativer Instandhaltungsprogramme, mit Abweichungen zu den Cessna Instandhaltungsempfehlungen, dienen.

4.2 Vorgehensweise bei Nichterfüllung der Bedingungen des Kapitel 4.1

Falls nicht alle unter Kapitel 4.1 geforderten Bedingungen erfüllt werden, sind entweder

- 1) alle Instandhaltungsmaßnahmen gemäß den letztgültigen Cessna Service/Maintenance Manuals unter Berücksichtigung der SID und CPCP betreffenden Cessna Service Informationen durchzuführen, oder es ist
- 2) ein Instandhaltungsprogramm mit detaillierten alternativen Durchführungsanweisungen (Task Cards) unter Vorlage von fundierten technischen Evaluierungen und Nachweisen zur Genehmigung gemäß M.A.302 oder § 48 Abs. 2 ZLLV 2010 einzureichen.

Der weitere Betrieb des Flugzeugs ist in diesen Fällen erst nach ordnungsgemäßer Durchführung des von Cessna empfohlenen SID-/CPCP-Programms oder des genehmigten alternativen Instandhaltungsprogramms zulässig.

4.3 Vorgehensweise nach Ablauf der Gültigkeit des LTHs

Nach Ablauf der Gültigkeit des LTHs müssen Luftfahrzeughalter ihr Instandhaltungsprogramm entweder

- 1) auf eine Selbstdeklaration gemäß Teil M (im Sinne der Opinion 10/2013) umgestellt haben, oder
- 2) im Besitz eines genehmigten Teil M/ZLLV konformen alternativen Instandhaltungsprogramms sein, oder
- 3) die Instandhaltung in Übereinstimmung mit den Cessna Service/Maintenance Manual Vorgaben durchgeführt haben.

5 Anhänge und Anlagen

Anlage 1: FO_LFA_ACE_621 SID/CPCP-Unbedenklichkeitsbescheinigung/NTO