Gegenstand : Befestigung der Sicherungsseile der Kopfstütze im hinteren Cockpit
Handbuchrevision

Betroffen : Typ: DG-500, alle Baureihen (Segelflugzeuge und Motorsegler)
Maßnahme 2 und 3 nur sofern eine Kopfstütze im hinteren Cockpit eingebaut ist.

Dringlichkeit : Maßnahme 1: Verbindlich vor der nächsten jährlichen Kontrolle, spätestens 31.12.2011.
Maßnahme 2: Verbindlich vor dem nächsten Flug, sofern eine Kopfstütze im hinteren Cockpit eingebaut ist.
Maßnahme 3: Verbindlich spätestens 31.12.2011, sofern eine Kopfstütze im hinteren Cockpit eingebaut ist.

Vorgang :

1. Die Kopfstütze im hinteren Cockpit (Option) wird mittels Sicherungsschnüren daran gehindert im Fluge so weit nach vorne zu fallen, dass Sie den Ausschlag der Höhensteuerung in Richtung ziehen behindern kann. Leider musste festgestellt werden, dass die Sicherungsleinen für Wartungsarbeiten vom Querkraftrohr gelöst wurden und nach den Arbeiten falsch, d.h. zu lang wieder angebracht wurden. Deshalb wurde mit TM 348/20 bzw. 843/28 eine Lösung entwickelt, bei der die Leine ohne Ihre Länge zu verändern einfach gelöst werden können.
   Leider erfolgte wieder ein Absturz, weil die betroffene Maßnahme 2 der TM 348/20 bzw. 843/28 nicht durchgeführt wurde. Deshalb muss diese Maßnahme jetzt verbindlich durchgeführt werden.
2. Präzisierung von Prüfpunkten und der Anweisungen für die Radbremse im Wartungshandbuch auf Grund von neueren Erkenntnissen. Min. Dicke für Bremsbeläge und Bremsscheibe,

Maßnahmen :

1. Austausch der folgenden Handbuchseiten gegen neue Seiten mit Ausgabe September 2011 gekennzeichnet mit TM500/05. Die am rechten Seitenrand markierten Änderungen sind zu beachten.

   DG-500 (alle Segelflugzeugbaureihen):
   Wartungshandbuch Erstausgabe Dezember 2009: 0.1, 0.3, 0.4, 0.7, 1.11, 2.1, 2.3, 2.4, 4.5, 4.6, Arbeitsanweisung Nr. 1 zur TM348/20 Ausgabe 2 am Ende des WHB einheften.

   DG-500M:
   Wartungshandbuch: Erstausgabe Dezember 2009: 0.1, 0.3, 0.4, 0.6, 0.9, 2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 4.5, 4.6, Arbeitsanweisung Nr. 1 zur TM348/20 Ausgabe 2 am Ende des WHB einheften.

   DG-500MB
   Wartungshandbuch DG-500MB: 1 ÷ 4, 37, 40, 41, 57, 58, Arbeitsanweisung Nr. 1 zur TM348/20 Ausgabe 2 am Ende des WHB einheften.

2. Kontrolle der der Sicherungsseile der Kopfstütze im hinteren Cockpit auf Beschädigungen und richtige Länge. Die Kopfstütze darf den Steuerknüppel nicht blockieren, wenn sie nach vorne geklappt wird. Die Länge der Seile darf im gespannten Zustand 450 mm nicht überschreiten. Es muss je ein separates Seil an jeder Seite der Kopfstütze vorhanden sein. Sofern einer dieser Punkte nicht erfüllt wird, ist die Maßnahme 3 vor dem nächsten Flug durchzuführen.

3. Umbau der Befestigungsleinen der Kopfstütze im hinteren Cockpit gemäß Arbeitsanweisung Nr. 1 zur TM348/20 (sofern eine Kopfstütze eingebaut ist und sofern die Maßnahme 2 der TM 348/20 bzw. 843/28 nicht bereits durchgeführt wurden).

Material :

1. Handbuchseiten siehe Maßnahme 1
2. Arbeitsanweisung Nr. 1 zur TM348/20 Ausgabe 2, weiteres Material siehe Materialliste in der Arbeitsanweisung

Gewicht und
Schwerpunktlage : Einfluss vernachlässigbar

Hinweise : Die Maßnahmen 1+2 können vom Pilot/Eigentümer selbst durchgeführt werden. Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen 1+2 ist von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung spätestens bei der nächsten jährlichen Prüfung zu prüfen und in den Betriebsaufzeichnungen zu bescheinigen.

Die Maßnahme 3 ist in einem gemäß Teil-145 genehmigten Betrieb, oder aber in einem nach Teil M, Subpart F genehmigten Betrieb, nach den Bestimmungen des Part M durchzuführen.
Die Maßnahmen sind gemäß Punkt M.A.801 freizugeben.

Bei Nachrüstung einer Kopfstütze im hinteren Cockpit (TM348/5 bzw. 843/6) muss die Installation der Sicherungsschnüre gemäß Arbeitsanweisung Nr. 1 zur TM348/20 durchgeführt werden.

Da die ursprünglichen Wartungshandbücher aller DG-500 Segelflugzeugbaureihen und der DG-500M nicht mehr aktualisiert werden, darf das Luftfahrzeug nach Durchführung dieser TM nur noch mit den Wartungshandbüchern s. Maßnahme 1 instand gehalten werden.

Bruchsal den 19.09.2011

Bearbeiter:
Dipl. Ing. Wilhelm Dirks

Die Änderungen wurden am 30.09.2011 durch die EASA zugelassen mit Airworthiness directive AD No.: 2011-0191.

