DG Flugzeugbau GmbH
76646 Bruchsal

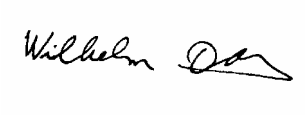
Technische Mitteilung
Nr. DG-G-01

Gegenstand	:	Anerkannte Reparaturverfahren nach EU-VO 1702/2003, Teil 21, Abschnitt M
Betroffen	:	Alle musterzugelassenen DG und LS Segelflugzeuge und Motorsegler, die unter die Zuständigkeit der EASA fallen.
Dringlichkeit	:	Keine, nur im Falle einer großen Reparatur.
Vorgang	:	Diese TM dient zur Vermeidung von Einzelgenehmigungen für allgemein übliche Reparaturen. Mit den Angaben unter Punkt „Maßnahmen“ wird dem Sinn der EU-Verordnung entsprochen und die Genehmigung von Reparaturen gemäß 21 A.433 als vom Hersteller genehmigt angesehen.
Maßnahmen	:	Für Segelflugzeuge und Motorsegler werden folgende Unterlagen in ihrer jeweils aktuellen Ausgabe als im Sinne von § 8 LuftBO bzw. Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, Teil 21, Abschnitt M Reparaturen genehmigte Instandhaltungs- oder Reparaturunterlagen akzeptiert: 1. Zeichnungsunterlagen und / oder Verfahren des Herstellers 2. Angaben in den Reparatur- und Wartungshandbüchern des Herstellers. 3. "Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis", Band II Verlag TÜV Rheinland GmbH, ISBN Nr.: 3-88585-001-X 4. "Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis", Band V: Segelflugzeuge und Motorsegler, Verlag TÜV Rheinland GmbH, ISBN Nr.:3-8249-0351-2 5. Jacobs, Hans; Lück, Herbert: "Werkstattpraxis für den Bau von Gleitflugzeugen und Segelflugzeugen", Verlag Th. Schäfer, Hannover, ISBN Nr.: 3-88746-220-3 6. "Kleine Fiberglas-Flugzeug-Flickfibel", von Ursula Hänle (Eigenverlag) 7. Seminardruck "Faserverbundwerkstoffe im Segelflugzeugbau", Fortbildungsseminar des DAeC an der Fachhochschule Rosenheim 8. "Aircraft Inspection and Repair" FAA AC 43.13-1A (deutsche Übersetzung) oder neue amerikanische Ausgabe FAA AC 43.13-1B Erhältlich in der Version FAA AC 43.13-1A Chg. 3 bei Verlag TÜV Rheinland GmbH, ISBN 3-921059-91-7 (Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Nutzung dieser Unterlage die national geltenden Rechtsvorschriften für die Instandhaltung und Nachprüfung einzuhalten sind.)
Material	:	Material und Zeichnungen: Siehe unter Maßnahmen
Gewicht und Schwerpunktlage	:	Eine Schwerpunktwägung ist grundsätzlich nach der Durchführung einer großen Reparatur notwendig.
Hinweise	:	Holmgurte aus GFK und CFK dürfen nur nach Angaben des Herstellers unter Verwendung von Originalmaterialien (Fasern und Kunstharze), die über den Hersteller zu beziehen sind repariert werden. Sehr stark beschädigte Faserverbundkomponenten, wie z.B. ein Cockpit nach einer Crash-Landung, dürfen nicht repariert werden, sondern sind durch original Komponenten zu ersetzten, die vom Hersteller zu beziehen sind. Die für eine Reparatur notwendigen Metallbeschläge oder Faserverbundteile, die nur mit Hilfe von Formen herzustellen sind, sind ebenfalls vom Hersteller zu beziehen. Die Reparatur ist entsprechend den nationalen Regelungen von einem Prüfer zu überwachen. Dieser Prüfer kann entscheiden, ob für die geplante Reparatur ausreichende Unterlagen und Informationen vorliegen.

Durchführung aller Maßnahmen nur beim Hersteller oder einem anerkannten luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung.
Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist von einem Prüfer Klasse 3 mit entsprechender Berechtigung in den Betriebsaufzeichnungen zu bescheinigen.

Bruchsal den 23.12.2005
Überarbeitet: 31.07.2006

Bearbeiter:
Dipl. Ing. Wilhelm Dirks



Zugelassen durch die EASA am 12.09.2006

mit Zulassungs-Nr. EASA.R.01527