

G.H. Teeda. Belehrung
DV 1/86

STAATLICHE LUFTFAHRTINSPEKTION

Anweisung Nr. 22 (2. Ausgabe)

Meldung und Untersuchung von im Instandhaltungsprozeß an Luftfahrtgerät festgestellten Mängeln

Zur Erfassung und Untersuchung von Mängeln, die im Instandhaltungsprozeß festgestellt werden und die die Lufttüchtigkeit von Luftfahrtgerät beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten und nicht durch die Anordnung über die Meldung, Untersuchung und Auswertung von Flugvorkommnissen in der zivilen Luftfahrt (MUO) erfaßt werden,

wird angewiesen:

1. Diese Anweisung ist für Hersteller, Halter und Instandsetzungsbetriebe von Luftfahrtgerät verbindlich.
2. Im Instandhaltungsprozeß, technischen Betrieb oder bei sonstigen Kontrollen festgestellte Mängel, die die Lufttüchtigkeit von Luftfahrtgerät beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten (Anlage 1), sind der Staatlichen Luftfahrtinspektion (SLI) zu melden.
3. Für die Meldung sind verantwortlich:
 - der für das Luftfahrtgerät zuständige Leiter des Betriebes;
 - die für die Herstellung oder Instandsetzung von Luftfahrtgerät zuständigen Leiter;
 - der für das Luftfahrtgerät zuständige Leiter im Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik.
4. Die Meldung des Mangels hat sofort nach seiner Feststellung telefonisch, fernschriftlich oder schriftlich zu erfolgen.
Sie hat zu beinhalten:
 - Typ und Kennzeichen des Luftfahrzeuges oder Typ und Werknummer des Luftfahrtgerätes;
 - Einsatzlimit, gesamt und technisch;
 - wo und bei welcher Kontrolle festgestellt;
 - Beschreibung des Mangels;
 - vorläufig eingeleitete Maßnahmen.In Abhängigkeit von der Schwere des festgestellten Mangels, hat die sofortige Meldung Vorrang vor der Vollständigkeit der Meldung. Die Ergänzungsmeldung muß innerhalb von 72 Stunden vorliegen.
5. Unabhängig von der Meldung gemäß Punkt 2 ist der Hersteller oder Inhaber des Typzertifikates sofort zu informieren, wenn Mängel auftreten, die über die in den Reparaturhandbüchern festgelegten Regelungen hinausgehen oder es sich um eindeutige Konstruktionsmängel handelt.
Alle anderen Mängel sind entsprechend bestehender Vereinbarungen zu übermitteln.
6. Der Hersteller, Halter und Instandsetzungsbetrieb hat in eigener Zuständigkeit sofort Maßnahmen zur Ursachenermittlung, Beseitigung des Mangels und Verhinderung einer Wiederholung einzuleiten.
7. Das Ergebnis der Untersuchung und die eingeleiteten Maßnahmen sind der SLI innerhalb von 14 Tagen nach Abschluß der Untersuchung schriftlich mitzuteilen.
8. Die SLI kann Auflagen hinsichtlich der Durchführung der Untersuchung des Mangels sowie zur Gewährleistung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgerätes erteilen.

Die Anweisung tritt mit Wirkung vom 01. März 1986 in Kraft.
~~Gleichzeitig tritt die Anweisung Nr. 22 der SLI vom 05. Dezember 1978 außer Kraft.~~

Anlage

Berlin, den 02. Dezember 1985

D a d s i t z
Leiter

Nachdruck, Nachbildung und Vervielfältigung - nur mit Genehmigung der Technischen Dokumentationsstelle - auch auszugsweise

Herausgeber: INTERFLUG

Technische Dokumentationsstelle

Seitenzahl: 1

Seite: 1

Anlage 1 zur Anweisung Nr. 22 (2. Ausgabe)

Nachfolgend genannte Mängel haben Beispielcharakter und dienen als Richtlinie für die Einschätzung;

Meldepflichtige Mängel sind zum Beispiel:

- Schäden am Festigkeitsverband der Zelle, die über die in den Reparaturhandbüchern beschriebenen zulässigen Angaben hinausgehen;
- erstmalig aufgetretene Schäden;
- wiederholtes Auftreten eines Schadens nach einer Reparatur;
- Lösen oder wiederholtes Lösen wichtiger Verbindungen;
- Risse an wichtigen Hauptverbindungen und Strukturelementen;
- Korrosion an wichtigen Hauptverbindungen und Strukturelementen;
- starke Korrosion an der Zelle;
- Mängel an der Steuerung, wie
 - . vorzeitige Begrenzung der Ruderausschläge,
 - . bleibende Verformungen an Gestänge,
 - . Brüche u.a.;
- wiederholt aufgetretener übermäßiger Verschleiß an Hauptaggregaten und Bauteilen;
- umfangreiche Undichtheiten oder Schäden an Heißluft-, Kraft-, Schmierstoff-, Hydraulikanlagen;
- funktionsuntüchtige Notsysteme;
- Schäden an Luftfahrzeugen oder Luftfahrtgerät, die aufgrund des Versagens von Bodenausrüstungen auftreten;
- Schütteln des Hubschraubers;
- Resonanzerscheinungen am Hubschrauber;
- unzulässige Schwingungen an Triebwerke und Luftschraube;
- starke Schwingungen am Luftfahrtgerät, deren Ursache unklar ist;
- festgestellte Fehlmontagen;
- ungenehmigte Überschreitungen von Wartungs- oder Einsatzfristen;
- Nichtübereinstimmung der Ausrüstung mit der Dokumentation;
- Schäden, die von entscheidungsbefugten Mitarbeitern als Beeinträchtigung der Lufttüchtigkeit eingeschätzt werden.