

STEMME F & D DO: EASA.21J.250	Technische Mitteilung	Dokumentnummer: A31-10-080
	Anerkannte Reparaturverfahren	Änd.-Index: 02.a Seite: 1 von 4

Diese Technische Mitteilung umfaßt auf den **Seiten 1 bis 2** die von der EASA anerkannte deutsche Originalausgabe und auf **Seiten 3 bis 4** eine ins Englische übersetzte Version. Die Übersetzung erfolgte nach bestem Wissen und Verständnis.

This Service Bulletin provides from page 1 to 2 the original version in German, approved by the EASA, and from page 3 to 4 a translated version in English. The translation has been performed to the best of our knowledge and judgement.

1 Gegenstand:

Anerkannte Reparaturverfahren nach EU-VO 1702/2003, Teil 21 Abschnitt M

2 Betroffene Motorsegler:

Motorsegler STEMME S10, alle Baureihen
 EASA-Kennblatt Nr. EASA.A.054 / FAA-TCDS: G06CE, G58EU

3 Dringlichkeit:

- Keine, nur im Falle einer großen Reparatur

4 Vorgang, Anlass:

Diese Technische Mitteilung 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 §21A.433 als vom Halter der Musterzulassung/Hersteller genehmigt angesehen.

5 Maßnahmen:

Für Stemme S10 und die zugehörigen Propeller werden folgende Unterlagen in ihrer jeweils aktuellen Ausgabe als im Sinne §8 LuftBO bzw. Verordnung (Commission Regulation) EC 1702/2003 und deren Ergänzungen, Teil21, Unterabschnitt M „Reparaturen“ als genehmigte Instandhaltungs- und Reparaturunterlagen akzeptiert:

- Zeichnungsunterlagen und/oder Verfahren des Herstellers (z.B. A35-10SMR „Kleine Reparaturen an Faserverbundbauteilen“)
- „Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis“, Band II, Flugwerk
 Verlag: TÜV Rheinland GmbH, ISBN-10: 3-88585-001-X
- „Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis“, Band V, Segelflugzeuge und Motorsegler
 Verlag: TÜV Rheinland GmbH, ISBN-10: 3-8249-0351-2
- W.Klinke: „Faserverstärkte Kunststoffe im Amateurflugzeugbau; Teil2“
 Verlag: Oskar-Ursinus-Vereinigung (**OUV Geschäftsstelle** Schützenstr. 2 72511 Bingen-Hitzkofen)
- „Aircraft Inspection and Repair“ FAA AC43.13-1A (deutsche Übersetzung)
 erhältlich Verlag TÜV Rheinland GmbH, ISBN-10: 3-921059-91-7
 oder
 neue englische Originalausgabe FAA AC 43.13-1B Ch.1
[www.airweb.faa.gov/Regulatory and Guidance Library/rgAdvisoryCircular.nsf/0/99C827DB9BAAC81B86256B4500596C4E?OpenDocument&Highlight=acceptable%20methods](http://www.airweb.faa.gov/Regulatory%20and%20Guidance%20Library/rgAdvisoryCircular.nsf/0/99C827DB9BAAC81B86256B4500596C4E?OpenDocument&Highlight=acceptable%20methods)

Hinweis: Bei Benutzung dieser Unterlage sind die national geltenden Rechtsvorschriften für die Instandhaltung und Nachprüfung einzuhalten.

Diese Technische Mitteilung wurde im Rahmen der Verfahren des EASA anerkannten Entwicklungsbetriebes Nr. EASA.21J.250 anerkannt.							
erstellt:	Kurzzeichen:	MPI geprüft:	Kurzzeichen:	Datum:	Ersetzt Ausg. vom:	LBA anerkannt:	Datum:
prepared by:	signed:	Checked by airworthiness dpt.:	signed:	Date:	supersedes issue of:	LBA approved:	Date:
Ellwanger		Dalldorff		25.05.2007	---,---,---	--	---,---,---

STEMME F & D DO: EASA.21J.250	Technische Mitteilung	Dokumentnummer: A31-10-080
	Anerkannte Reparaturverfahren	Änd.-Index: 02.a Seite: 2 von 4

6 Masse und Schwerpunktlage:

Eine Schwerpunktwägung ist grundsätzlich nach der Durchführung einer großen Reparatur notwendig.

7 Benötigte Unterlagen/Teile:

- siehe Pkt.: Maßnahmen
- Holmgurte dürfen nur nach den Angaben des Herstellers unter Verwendung von Originalmaterialien (Fasern und Kunstharze), die über den Hersteller zu beziehen sind, repariert werden.
- Die für eine Reparatur notwendigen Metallbeschläge und Faserverbundbauteile, die nur mit Hilfe von Formen herzustellen sind, sind ebenfalls nur vom Hersteller zu beziehen.

8 Durchführung und Bescheinigung :

Die Reparatur ist entsprechend den nationalen Regelungen von einem Prüfer zu überwachen. Dieser Prüfer kann entscheiden, ob für die geplante Reparatur ausreichend Unterlagen und Informationen vorliegen.

Die Maßnahmen sind von einer nach §13 bzw. §18 LuftGerPV dafür genehmigten Stelle zu bescheinigen. Allgemein sind die Vorschriften über die Führung der Betriebsaufzeichnungen gemäß §15 LuftBO zu beachten.

(Ende)

STEMME <i>F & D</i> <i>DO: EASA.21J.250</i>	Service Bulletin	Document Number: A31-10-080
	<i>Approved Repair Methods</i>	<i>Am.-Index: 01.a</i> Page: 3 of 4

This Service Bulletin provides from page 1 to 2 the original version in German, approved by the EASA, and page 3 to 4 a translated version in English. The translation has been performed to the best of our knowledge and judgement.

1 Subject:

Approved Repair Methods according to European Commission Regulation EC 1702/2003, Part 21, Subpart M

2 Affected Powered Sailplane:

*Motor glider STEMME S10, all models;
EASA Type Certificate No. EASA.A.054 / FAA-TCDS: G06CE, G58EU*

3 Time of compliance:

- *Without, only in case of a major repair*

4 Background Information:

This Service Bulletin provide informations for all general repairs done traditionally without further acceptance by the TC-holder/manufacturer.

All informations in chapter "Actions" keeps the European Commission Regulation and the permission of repairs in accordance with §21A.433 are "approved" by the manufacturer/TC-holder.

5 Actions:

The following documents in its current issue are accepted in terms of §8 LuftBO or Commission Regulation EC 1702/2003 and their amendments, Part21, subpart M: „Repairs“, is approved maintenance and repair documents for Stemme S10 and associated propellers.

- *Drawings and/or Procedural Instructions of the manufacturer (i.e. A35-10SMR-E "Small Repairs of Composite Material Parts")*
- *„Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis“, Part II, Airframe
publishing house: TÜV Rheinland GmbH, ISBN-10: 3-88585-001-X*
- *„Grundlagen der Luftfahrzeugtechnik in Theorie und Praxis“, Part V, Sailplanes and Powered Sailplanes
publishing house: TÜV Rheinland GmbH, ISBN-10: 3-8249-0351-2*
- *W.Klinke: „Faserverstärkte Kunststoffe im Amateurflugzeugbau; Teil2“
publishing house: Oskar-Ursinus-Vereinigung (**OUV Geschäftsstelle**, Schützenstr. 2, D-72511 Bingen-Hitzkofen, Germany)*
- *„Aircraft Inspection and Repair“ FAA AC43.13-1A (German translation)
publishing house: TÜV Rheinland GmbH, ISBN-10: 3-921059-91-7
or
English original version FAA AC 43.13-1B Ch.1
(www.airweb.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAdvisoryCircular.nsf/0/99C827DB9BAAC81B86256B4500596C4E?OpenDocument&Highlight=acceptable%20methods)*

Note: *If this document will be used the national regulations for maintenance and airworthiness review must be strictly considered.*

6 Mass and balance:

A new "weight and balance report" is necessary after every major repair.

STEMME <i>F & D</i> <i>DO: EASA.21J.250</i>	Service Bulletin	Document Number: A31-10-080
	<i>Approved Repair Methods</i>	<i>Am.-Index: 01.a</i> Page: 4 of 4

7 Associated documents/parts:

- see chapter „actions“.
- repairs of spars can only be performed according to the instruction of the manufacturer/TC-holder. Original materials (fabrics and resin) must be used. All materials must be ordered from the manufacturer.
- All necessary metal parts and fabric parts- where a mould must be used- must be ordered from the manufacturer.

8 Accomplishment and log entry:

The repair must be observed by a licensed inspector according to the national rules. The licensed inspector can determine if all necessary documents and information are available for the planned repair.

The repair must be entered in the airplane's log book by a licensed inspector. The regulations on the keeping of service records must be considered.

(End)