



## Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2016-0121

**Ausgabe: 21. Juni 2016**

**Bemerkung:** Diese Lufttüchtigkeitsanweisung ist von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 herausgegeben, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, seiner Mitgliedstaaten und der Drittstaaten, die an den Aktivitäten der EASA unter Artikel 66 dieser Verordnung teilhaben.

**Hinweis:** Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Club e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.



Diese LTA wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 748/2012, Teil 21.A.3B herausgegeben. In Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.301 muss die fortlaufende Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch die Durchführung aller anwendbaren LTAs sichergestellt werden. Konsequenterweise darf niemand ein Luftfahrzeug in Betrieb nehmen, auf welches eine LTA zutrifft, es sei denn in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser LTA oder anderweitig durch die Agentur festgelegt [VO (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].

### Halter der Musterzulassung

Zaklady Lotnicze Marganski & Myslowski

### Muster/Baureihe(n)

MDM-1 „Fox“ Segelflugzeuge

Wirksamkeitsdatum: 05. Juli 2016

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.039

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: Diese AD ersetzt die dringende EASA AD 2015-0182-E vom 31. August 2015

### ATA 27 – Steuerung – Steuerknüppel – Kontrolle / Ersatz

#### Hersteller:

Zaklady Lotnicze Marganski & Myslowski (ZLMM), früher Zakład Remontów i Produkcji Sprzetu Lotniczego, Edward Marganski

#### Betroffen:

MDM-1 „Fox“ und MDM-1P „Fox-P“ Segelflugzeuge, alle Seriennummern

#### Grund:

Während eines Kunstflugtrainings mit einem MDM-1 „Fox“ Segelflugzeug im Jahr 2011 brach das Rohr des Steuerknüppels am vorderen Sitz. Weil das Segelflugzeug immer noch vom hinteren Sitz geflogen werden konnte, wurde eine sichere Landung durchgeführt. Die ersten Untersuchungsergebnisse, später durch Laborergebnisse am beschädigten Bauteil bestätigt, zeigten, dass der betroffene Knüppel durch große Überlastung während eines vorangegangenen Fluges beschädigt worden sein könnte.

Dieser Zustand könnte, wenn er nicht erkannt und behoben wird, zum Versagen des Knüppels führen, welches möglicherweise zum Kontrollverlust des Segelflugzeugs führt und damit zur Verletzung der Insassen.

Um diesem unsicheren Zustand zu begegnen hat ZLMM das Service Bulletin (SB) Nr. BO-17/2011 MDM-1 Fox entwickelt und veröffentlicht. Dieses stellt Anweisungen für eine Kontrolle der Geometrie und des Oberflächenzustandes des Knüppelsrohres am vorderen Sitz zur Verfügung. Konsequenterweise hat die EASA die dringende AD 2011-0210-E herausgegeben, die eine einmalige Inspektion des Knüppels am vorderen Sitz erforderlich macht um Schäden zu finden und, abhängig vom Ergebnis, den Ersatz des Knüppels fordert.

Im Jahr 2015 wurde ein weiterer Vorfall mit einem Ausfall des Knüppels am vorderen Sitz an einem anderen MDM-1 „Fox“ Segelflugzeug berichtet. Das betroffene Segelflugzeug hatte die einmalige Prüfung durch die EASA AD 2011-0210-E erfolgreich bestanden. Als Reaktion auf diesen Vorfall hat ZLMM die Revision 1 (R1) des SB Nr. BO-17/2011 MDM-1 Fox herausgegeben, die eine zusätzliche (PT)-Prüfung und eine Prüfung des Freiraums des Knüppels einführt. Konsequenterweise hat die EASA die dringende AD 2015-0182-E herausgegeben, die die Anforderungen der EASA AD 2011-0210-E beibehält, diese aber ersetzt und die Durchführung von wiederkehrenden Inspektionen des Knüppels am vorderen Sitz einführt sowie, abhängig vom Ergebnis, den Ersatz des betreffenden Knüppels.

Nachdem diese AD herausgegeben war hat ZLMM das SB BO-23/2016 herausgegeben, welches Änderungsanweisungen zur Installation eines Stahlknüppels am vorderen Sitz bereitstellt. Diese Änderung wird von der EASA als Alternative Methode der Übereinstimmung (AMOC, EASA Zulassung 10057823) für die EASA AD 2015-0182-E angesehen. Sie hebt die Forderung nach PT-Prüfungen auf und reduziert den Umfang der benötigten Inspektionen auf Prüfung des Abstandes zwischen Knüppel und Rumpfbauteilen.

Aus den oben genannten Gründen behält diese AD die Anforderungen der dringenden EASA AD 2015-0182-E teilweise bei, die aber ersetzt wird, und führt einfachere wiederkehrende Inspektionen für Segelflugzeuge ein, die SB BO-23/2016 MDM-1 Fox durchgeführt haben.

**Erforderliche Maßnahmen und Fristen:**

Erforderlich wie angegeben, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:

**Segelflugzeuge, an denen SB BO-23/2016 MDM-1 Fox nicht durchgeführt wurde:**

- (1) Vor dem nächsten Flug nach dem 02. September 2015 [den Wirksamkeitsdatum der EASA AD 2015-0182-E] und danach in Intervallen nicht größer als 100 Flugstunden oder während jeder jährlichen Prüfung, was immer zuerst eintritt, überprüfen Sie den vorderen Knüppel in Übereinstimmung mit den Anweisungen der R1 der ZLMM SB BO-17/2011 MDM-1 Fox.

- (2) Wenn bei einer Überprüfung gemäß Absatz (1) dieser AD eine Beschädigung festgestellt wird, ersetzen Sie den betroffenen Knüppel durch ein lufttüchtiges Teil in Übereinstimmung mit den Anweisungen der R1 der ZLMM SB BO-17/2011 MDM-1 Fox.
- (3) Ab dem 02. September 2015 [den Wirksamkeitsdatum der EASA AD 2015-0182-E] ist der Einbau eines Aluminium-Knüppels am vorderen Sitz eines Segelflugzeugs erlaubt, wenn dieser nach den Absätzen (3.1) und (3.2) dieser AD durchgeführt wird.
- (3.1) Vor der Installation eines Ersatz-Knüppels muss der Knüppel eine Inspektion gemäß den Anweisungen der R1 der ZLMM SB BO-17/2011 MDM-1 Fox bestanden haben, außer es handelt sich um eine neues Bauteil.
- (3.2) Vor dem nächsten Flug nach der Installation eines Knüppels muss der Abstand zwischen dem betroffenen Knüppel und der hinteren Kante des Rumpfausschnittes den Kriterien des R1 des ZLMM SB BO-17/2011 MDM-1 Fox entsprechen.

**Segelflugzeuge, an denen SB BO-23/2016 MDM-1 Fox bereits durchgeführt wurde:**

- (4) Innerhalb der Zeiten, die in Tabelle 1 dieser AD spezifiziert werden, und danach in Intervallen nicht größer als 100 Flugstunden oder während jeder jährlichen Inspektion, was immer zuerst fällig ist, messen Sie den Abstand zwischen dem Knüppel und der hinteren Kante des Rumpfausschnittes in Übereinstimmung mit den Anweisungen des ZLMM SB BO-23/2016.

Segelflugzeug-Konfiguration	Ausführungszeit
in der Fertigung geändert	vor dem Erreichen von 100 Flugstunden seit dem ersten Flug des Segelflugzeugs
im Service geändert	vor dem nächsten Flug nach der Änderung des Segelflugzeugs

- (5) Wenn während irgendeiner Inspektion gemäß Abschnitt (4) dieser AD eine Abweichung festgestellt wird, führen Sie die zugehörigen Korrekturmaßnahme(n) in Übereinstimmung mit den Anweisungen des ZLMM SB BO-23/2016 vor dem nächsten Flug durch.

**Weitere Veröffentlichungen:**

ZLMM SB BO-17/2011 MDM-1 Fox Revision 1 vom 05. August 2015  
 ZLMM SB BO-23/2016 MDM-1 Fox vom 16 Februar 2016

Die Verwendung späterer genehmigter Ausgaben dieser Dokumente ist erlaubt um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.

**Bemerkungen:**

1. Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.

2. Diese AD wurde als PAD 16-072 von der EASA zur Kommentierung bis zum 15. Juni 2016 veröffentlicht. Während dieser Zeit sind keine Kommentare eingegangen.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gesandt werden. E-Mail: [Ads@easa.europa.eu](mailto:Ads@easa.europa.eu)
4. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte  
Zaklady Lotnicze Marganski & Myslowski S.A.  
ul. Górnicza 107  
PL-43-502 Czechowice-Dziedzice, Poland  
Telefon/Fax: +48 32 784 15 00  
[E-mail: office@marganski.pl](mailto:office@marganski.pl)

Kopien sind nicht kontrolliert. Prüfen Sie den Revisionsstatus über das EASA-Internet

