



Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2021-0230

Ausgabe: 14 Oktober 2021

Bemerkung: Diese Lufttüchtigkeitsanweisung ist von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 2018/1139 herausgegeben, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, seiner Mitgliedstaaten und der Drittstaaten, die an den Aktivitäten der EASA unter Artikel 129 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.



Halter der Musterzulassung

ALEXANDER SCHLEICHER GmbH & Co
Segelflugzeugbau

Muster/Baureihe(n)

Ka 6, K7, K8, AS-K 13 und ASK 18
Segelflugzeuge und
ASK 16 Motorsegler

Wirksamkeitsdatum: 28 Oktober 2021

Kennblatt (TCDS) – Nummer: Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Kennblätter Nr. 205, Nr. 211, Nr. 216, Nr. 267, Nr. 307 und Nr. 758

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: Diese AD ersetzt LBA AD (Lufttüchtigkeitsanweisung) 72-7/3 vom 13. Dezember 1989

ATA 55 – Höhenleitwerk – Höhenruder – Inspektion

Hersteller:

Alexander Schleicher GmbH & Co. Segelflugzeugbau (Schleicher)

Betroffen:

AS-K 13, ASK 16, ASK 16B, ASK 18, ASK 18 B, K 8, K 8 B, K 8 C und K 7 Segelflugzeuge und Motorsegler, alle Seriennummern und
Ka 6, Ka 6 B, Ka 6 BR, Ka 6 C, Ka 6 CR, Ka 6/0 Segelflugzeuge, alle Seriennummern.

Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Die anwendbare TM:

Schleicher ASK 18 Technische Mitteilung (TM) Nr. 10, ASK 16 TM Nr. 17, AS-K 13 TM Nr. 20, K 8 TM Nr. 31, K 7 TM Nr. 25 und Ka 6 TM Nr. 27, soweit zutreffend.

Die Verleimungs-Inspektions-TM:

Schleicher ASK 18 TM Nr. 6, AS-K 13 TM Nr. 12, K 8 TM Nr. 23, K 7 TM Nr. 18 und Ka 6 TM Nr. 21 herausgegeben als ein Dokument.

Die ALS (Airworthiness Limitation Section) (Lufttüchtigkeits-Beschränkungs-Abschnitt)

Anhang 01-2021 für Schleicher ASK 18 Flug- und Betriebshandbuch, Anhang 01-2021 für Schleicher

ASK 16 Flug- und Betriebshandbuch, Anhang 01-2021 für Schleicher AS-K 13 Flug- und Betriebshandbuch, Anhang 01-2021 für Schleicher K 8 Flug- und Betriebshandbuch, Anhang 01-2021 für Schleicher K 7 Flug- und Betriebshandbuch, Anhang 01-2021 für Schleicher K 6 Flug- und Betriebshandbuch, soweit zutreffend.

Das AMP: Das genehmigte Instandhaltungsprogramm (IHP_AMP), auf dessen Basis der Betreiber oder Eigentümer die fortlaufende Lufttüchtigkeit jedes betriebenen Segelflugzeugs/Motorseglers sicherstellt.

Für Ka 6, K 7, K 8, AS-K 13 und ASK 18 Segelflugzeuge und ASK 16 Motorsegler, die unter EU-Regularien betrieben werden, ist die Einhaltung des genehmigten AMP gemäß der EU-Verordnung 1321/2014 Teil ML.A.301 (c) erforderlich.

Grund:

Es wurde von einem Strukturversagen an einem Höhenruder während eines Windenstarts eines K 7 – Segelflugzeugs berichtet. Die nachfolgend durchgeführten Untersuchungen ergaben, dass der Vorfall durch Schäden an der Verleimung der Höhenruderrippe Nr. 1 verursacht wurde.

Wenn dieser Zustand nicht erkannt und behoben wird, kann dies den strukturellen Zusammenhalt des Höhenruders beeinflussen und möglicherweise zu einer reduzierten Kontrolle des Luftfahrzeugs führen.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, veröffentlichte Schleicher die Verleimungs-Inspektions-TM, wie in dieser AD definiert, um Anweisungen zur Inspektion zu geben und das LBA Deutschland gab die LTA 72-7 heraus (welche später revidiert wurde) um diese Maßnahmen verbindlich zu machen.

Seit Herausgabe diese LTA wurde von ähnlichen Vorkommnissen von Strukturversagen der Höhenruder berichtet, auch an (Motor-)Seglern, die ursprünglich nicht von der LTA 72-7/3 betroffen waren. Durch diese Entwicklung veranlasst hat Schleicher die zutreffenden TM herausgegeben mit Inspektionsanweisungen für alle (Motor-) Segelflugzeuge mit einem ähnlichen Höhenruder-Design und hat die Inspektionen auch abhängig von der Anzahl der Starts gemacht.

Aus den oben genannten Gründen ersetzt diese AD die LBA LTA 72-7/3 und fordert wiederkehrende Inspektionen der Höhenruder und, abhängig vom Befund, die Durchführung der zugehörigen Korrekturmaßnahmen.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

Inspektion(en):

- (1) Für AS-K 13, ASK 18, Ka 6, K 8 und K7 Segelflugzeuge: Innerhalb der Fristen aus Tabelle 1 dieser AD und danach in Abständen nicht größer als 12 Monate oder 500 Starts, was immer zuerst eintritt, überprüfe das Höhenruder in Übereinstimmung mit den Anweisungen der anwendbaren TM.

Tabelle 1, Höhenruder-Inspektions-Grenzen

Fristen (A oder B, was immer später eintritt)	
A	Innerhalb 30 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD
B	Innerhalb 12 Monaten oder 500 Starts nach der letzten Inspektion, die in Übereinstimmung mit der Verleimungs-Inspektions-TM durchgeführt wurde, was immer zuerst eintritt

- (2) Für ASK 16 Motorsegler: Innerhalb von 30 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD und danach in Intervallen von nicht mehr als 12 Monaten oder 500 Starts, was immer zuerst eintritt, überprüfen Sie das Höhenruder in Übereinstimmung mit den Anweisungen der Schleicher ASK 16 TM Nr. 17.

Korrekturmaßnahmen:

- (3) Wenn bei einer Inspektion gemäß Absatz (1) oder (2) dieser AD, wie zutreffend, irgendein Schaden wie in den zugehörigen TMs definiert, festgestellt wird, führen Sie vor dem nächsten Flug alle Korrekturmaßnahmen in Übereinstimmung mit den Anweisungen der zutreffenden TM durch.

Akzeptierte Methode:

- (4) Die Ergänzung des AMP des (Motor-) Segelflugzeugs durch das Einfügen des ALS-Dokuments, wie in dieser AD definiert, stellt eine fortlaufende Durchführung der Maßnahmen der Absätze (1), (2) und (3) dieser AD für den (Motor-) Segler sicher. Konsequenterweise ist es nach der Ergänzung des AMP nicht notwendig, die Durchführung einzelner Maßnahmen zu bescheinigen, um die fortlaufende Übereinstimmung mit dieser AD zu demonstrieren.

Weitere Veröffentlichungen:

Schleicher ASK 18 TM Nr. 10, Originalausgabe 26. Mai 2021

Schleicher ASK 16 TM Nr. 17, Originalausgabe 26. Mai 2021

Schleicher AS-K 13 TM Nr. 20, Originalausgabe 26. Mai 2021

Schleicher K 8 TM Nr. 31, Originalausgabe 26. Mai 2021

Schleicher K 7 TM Nr. 25, Originalausgabe 26. Mai 2021

Schleicher Ka 6 TM Nr. 27, Originalausgabe 26. Mai 2021

Schleicher ASK 18 TM Nr. 6, AS-K 13 TM Nr. 12, K 8 TM Nr. 23, K 7 TM Nr. 18 und Ka 6 TM Nr. 21 herausgegeben als ein Dokument, Originalausgabe 4. Oktober 1989

Anhang 01-2021 zu Schleicher ASK 18 Flug- und Betriebshandbuch vom 1. März 2021

Anhang 01-2021 zu Schleicher ASK 16 Flug- und Betriebshandbuch vom 1. März 2021

Anhang 01-2021 zu Schleicher AS-K 13 Flug- und Betriebshandbuch vom 1. März 2021

Anhang 01-2021 zu Schleicher K 8 Flug- und Betriebshandbuch vom 1. März 2021

Anhang 01-2021 zu Schleicher K 7 Flug- und Betriebshandbuch vom 1. März 2021

Anhang 01-2021 zu Schleicher Ka 6 Flug- und Betriebshandbuch vom 1. März 2021

Die Verwendung später genehmigter Überarbeitungen der oben genannten Dokumente ist zulässig, um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser LTA genehmigen.
2. Die AD wurde am 13 Juli 2021 als PAD 21-100 veröffentlicht mit einer Kommentierungsfrist bis zum 10. August 2021. Das Kommentierungsdokument kann auf der EASA Internetseite <http://ad.easa.europa.eu/> in dem komprimierten (zipped) Dokument als Anhang zu dieser LTA eingesehen werden.

3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gesandt werden. E-Mail: Ads@easa.europa.eu
4. Informationen zu Fehlern, Fehlfunktionen, Defekten oder anderen Ereignissen, die dem von dieser AD angesprochenen unsicheren Bedingungen ähneln und bei einem Produkt, Teil oder Gerät, das nicht von dieser AD betroffen ist, auftreten können oder aufgetreten sind, können an das [EU-Meldesystem für Flugsicherheit](#) gesendet werden.
Dies kann auch die Meldung über gleiche oder ähnliche Komponenten sein, die nicht in dieser PAD und der darin beschriebenen Konstruktion verbaut sind, sofern der gleiche unsichere Zustand bei Flugzeugen mit diesen Komponenten besteht oder entstehen könnte. Solche Komponenten könnten unter einem FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), einer ergänzenden Musterzulassung (Supplemental Type Certificate, STC) oder im Rahmen einer anderen Änderung eingebaut sein.
5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte:
Alexander Schleicher GmbH & Co. Segelflugzeugbau, Alexander-Schleicher-Str. 1,
36163 Poppenhausen, Deutschland
Telefon: +49 (0)6658 89-0, Fax. +49 (0)6658 89-40, Email: info@alexander-schleicher.de

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