



Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2024-0059

Ausgabe: 05. März 2024



Hinweis: Diese Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) wird von der EASA im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 im Namen der Europäischen Union, ihrer Mitgliedstaaten und der europäischen Drittländer, die sich an den Tätigkeiten der EASA gemäß Artikel 129 dieser Verordnung beteiligen, herausgegeben.

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 AD wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 748/2012, Teil 21.A.3B herausgegeben. Gemäß der Verordnung (EU) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.301, bzw. Anhang Vb, Teil ML.A.301, ist die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch die Erfüllung aller geltenden ADs sicherzustellen. Folglich darf niemand ein Luftfahrzeug, für das eine AD gilt, betreiben, es sei denn, die Agentur [Verordnung (EU) 1321/2014 Anhang I Teil M.A.303 bzw. Anhang Vb Teil ML.A.303] oder die Behörde des Eintragsstaats [Verordnung (EU) 2018/1139, Artikel 71 Freistellung] hat etwas anderes festgelegt.

Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

Muster/Baureihe(n)

Duo Discus, Nimbus-4D Segelflugzeuge
Duo Discus T, Nimbus-4DT/DM Motorsegler

Datum des Inkrafttretens:	19. März 2024
Kennblatt (TCDS) – Nummer:	EASA.A.025, EASA.A.063, EASA.A.074
Ausländische AD:	nicht zutreffend
Ersetzt:	keine

ATA 52 – Türen – Haubenverriegelung / Modifikation

Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

Betroffen:

Nimbus-4D Segelflugzeuge, Seriennr. (s/n) 1 bis 11 (einschließlich);
Duo Discus Segelflugzeuge, s/n 1 bis 422 (einschließlich);
Nimbus-4DT Motorsegler, s/n 1 bis 12 (einschließlich);
Nimbus-4DM Motorsegler, s/n 1 bis 58 (einschließlich); und
Duo Discus T Motorsegler, s/n 1 bis 96 (einschließlich).

Begriffsbestimmungen:

Für den Zweck dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Die TM: Schempp-Hirth Technische Mitteilung(en) (TM) Nr. 380-1, 396-6, 868-4 und TM 890-5, wie jeweils zutreffend.

Grund:

Es wurde von Vorfällen berichtet, bei denen an Segelflugzeugen vom Typ Duo Discus und Nimbus sich die Haube im F-Schlepp öffnete. Die Untersuchung kam zur Schlussfolgerung, dass sich der Rumpf kurzzeitig unter den Beschleunigungslasten verformen könnte. Diese Verformung könnte es dem Verschlussmechanismus erlauben,

sich in die offene Position zu bewegen.

In einem anderen Vorfall konnte die Untersuchung nicht feststellen, ob die Haube korrekt verriegelt war oder unbemerkt von der Besatzung unverriegelt blieb (Griff in der verriegelten Position aber nicht eingerastet in die rumpfseitigen Bolzen). Der tödliche Unfall in 2023 hat erneut gezeigt, dass das Risiko einer unzureichenden Konstruktion immer noch existiert und dass es eine Notwendigkeit für eine Verbesserung gibt.

Wenn diese Zustände nicht erkannt und korrigiert werden, kann es im Flug zum Öffnen der Haube führen, was möglicherweise zum Kontrollverlust über das Segelflugzeug führt.

In 2004 und 2005 (später geändert) hat Schempp-Hirth die TMs veröffentlicht, um Anweisungen für eine Modifikation zu geben. Diese TMs sind als gute Lösung und Antwort auf die oben beschriebene unsichere Situation angesehen worden.

Aus den oben beschriebenen Gründen erfordert diese AD eine Modifikation der Haubenverriegelung.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie in dieser AD angegeben, sofern die Maßnahmen dieser AD nicht bereits ausgeführt wurden:

Modifikation:

- (1) Modifizieren sie innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten dieser AD das Segelflugzeug (bzw. den Motorsegler) gemäß den Anweisungen der TM.

Referenzierte Veröffentlichungen:

Schempp-Hirth TM Nr. 380-1 und TM 396-6, veröffentlicht als ein einzelnes Dokument am 27. Juli 2004.

Schempp-Hirth TM Nr. 868-4 und TM 890-5, veröffentlicht als ein einzelnes Dokument am 23. Februar 2005.

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

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und mit entsprechender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.
2. Diese AD wurde am 19. Januar 2024 als PAD 24-006 zur Kommentierung veröffentlicht. Das Comment Response Document kann in dem EASA Safety Publication Tool gefunden werden und ist in komprimierter Form dieser AD angehängt.
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 AD 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: Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, Krehenstr. 25, 73230 Kirchheim/Teck, Deutschland, E-mail: info@schempp-hirth.com.

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