


EASA	Lufttüchtigkeitsanweisung (Airworthiness Directive, AD)
	AD Nr.: 2014-0015 Datum: 14. Januar 2014 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 Aeroclub e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.	
Dieses LTA wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 748/2012, Teil 21.A.3B herausgegeben. In Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 2042/2003, 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) 2042/2003, Anhang I, Teil M.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].	
Halter der Musterzulassung: ALLSTAR PZL GLIDER Sp.z.o.o.	Muster/Baureihe(n): SZD-50-3 „Puchacz“ Segelflugzeuge
Kennblatt (TCDS) –Nummer: EASA.A.312	
Ausländische AD:	Nicht zutreffend
Ersetzt:	Diese AD ersetzt die polnische Civil Aviation Office (CAO) AD SP-0052-2003-A vom 22. Juli 2003
ATA 27	Flugsteuerung – Bremsklappentorsionsrohr – Inspektion/Ersatz
Hersteller:	ALLSTAR PZL GLIDER Sp.z.o.o. (Allstar PZL) Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne Szybownictwa „PZL-Bielsko”.
Betroffen:	SZD-50-3 „Puchacz“ Segelflugzeuge, alle Werknummern
Grund:	<p>Einige Vorfälle mit gebrochenen Torsionsrohren der Bremsklappen bei SZD-50-3 „Puchacz“ Segelflugzeugen wurden berichtet. In allen Fällen brach der Hebel vom Torsionsrohr im Rumpf ab als Folge eines Versagens der Schweißnaht zwischen Hebel und Rohr. Das Ergebnis der nachfolgenden Untersuchung ergab Ermüdung als mögliche Ursache, verursacht durch die wiederkehrende Last, die die zugrunde liegenden Maximallasten überschreitet. Zusätzlich wurde Korrosion an der inneren Oberfläche des Rohres am geöffneten Rohr festgestellt.</p> <p>Dieser Zustand kann, wenn er nicht erkannt und korrigiert wird, die Funktion der Bremsklappen verhindern und dadurch die Steuerbarkeit des Segelflugzeuges verringern.</p> <p>In Folge dieses Befundes hat Allstar PZL ein Service Bulletin (SB) Nr. BE-052/SZD-50-3/2003 herausgegeben um Anweisungen für Inspektionen zu geben. CAO Polen hat AD SP-0052-2003-A herausgegeben, die eine einmalige Inspektion des Torsionsrohres im Bereich der Schweißnaht in Übereinstimmung mit dem SB fordert.</p> <p>Seit diese AD veröffentlicht wurde, hat Allstar PZL das SB Nr. BE-062/SZD-50-3/2013 herausgegeben, das wiederkehrende Inspektionen und Anweisungen für eine Verstärkung des Torsionsrohres einführt.</p>

	Aus den oben beschriebenen Gründen ersetzt diese AD die Anforderungen der CAO Polen AD SP-0052.2003-A und fordert die Durchführung von wiederkehrenden Inspektionen des Torsionsrohres und, abhängig vom Ergebnis, den Ersatz durch ein lufttüchtiges Teil.
Wirksamkeit ab:	28. Januar 2014
Erforderliche Maßnahmen und Fristen:	<p>Erforderliche Maßnahmen, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Innerhalb von 30 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD und danach in Intervallen, die die Angaben in dem Allstar SB Nr. BE-062/SZD-50-3/2013 nicht überschreiten, inspizieren Sie das Torsionsrohr in Übereinstimmung mit den Anweisungen des Allstar PZL SB Nr. BE-062/SZD-50-3/2013. Die Zeitangaben in dem SB variieren je nach Version des Torsionsrohres. (2) Wenn bei einer Inspektion gemäß Absatz (1) dieser AD Abweichungen wie in Allstar PZL SB Nr. BE-062/SZD-50-3/2013 beschrieben, festgestellt werden, ersetzen Sie vor dem nächsten Flug das Torsionsrohr durch ein lufttüchtiges Rohr nach den Anweisungen des Allstar PZL SB Nr. BE-062/SZD-50-3/2013. (3) Der Ersatz des Rohres gemäß Absatz (2) dieser AD stellt keine abschließende Maßnahme für die Inspektionen gemäß Absatz (1) dieser AD dar. (4) Übereinstimmung mit den Anforderungen des Absatzes (1) und (2) dieser AD kann nachgewiesen werden durch: <ul style="list-style-type: none"> (4.1) Überarbeitung des genehmigten Instandhaltungsprogrammes, auf dessen Basis der Halter oder Eigentümer die fortlaufende Lufttüchtigkeit jedes Segelflugzeuges sicherstellt, wie folgt: <p>Einfügen der Wiederholungsinspektionen und der Korrekturmaßnahmen, wie im Allstar PZL SB Nr. BE-062/SZD-50-3/2013 angegeben</p> <p>und</p> (4.2) befolgen des, wie in Absatz (4.1) dieser AD beschriebenen, genehmigten Instandhaltungsprogramms
Verweis auf weitere Veröffentlichungen:	Allstar PZL SB Nr. BE-062/SZD-50-3/2013 vom 16. Sept. 2013. Die Verwendung von später genehmigten Ausgaben dieser Dokumente ist erlaubt, um die Anforderungen dieser LTA zu erfüllen.
Bemerkungen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auf Ansuchen und nach ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen. 2. Diese AD wurde am 12. Dezember 2013 als PAD 13-182 zur Kommentierung bis 09. Januar 2013 veröffentlicht. Während der Kommentierungsphase sind keine Kommentare eingegangen.

	<p>3. Anfragen zu dieser PAD sollen an die Safety Information Section, Executive Directorate, EASA gesandt werden. E-mail: ADs@easa.europa.eu</p> <p>4. Zu Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser LTA kontaktieren Sie bitte: Allstar PZL Glider Sp. z o.o., ul. Cieszyńska 325 43-300 Bielsko-Biała / Poland Telephone / Fax: +48 33 812 50 26, E-mail: techsupport@szd.com.pl.</p>
--	--

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

