



Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2015-0052R1



Ausgabe: 19. November 2015

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.

Dies 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 sein 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 Eintragungsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].

Halter der Musterzulassung

SOLO Kleinmotoren GmbH

Muster/Baureihe(n)

Solo 2350 C - Motoren

Wirksamkeitsdatum:

Revision 1: 19. November 2015
Originalausgabe: 31. März 2015

Kennblatt (TCDS) – Nummer:

EASA.E.219

Ausländische AD:

Nicht zutreffend

ersetzt:

Diese AD korrigiert die dringende AD 2015-0052-E vom 27. März 2015

ATA 72 – Motor – Betriebsbeschränkungen

Hersteller:

Solo Kleinmotoren GmbH

Betroffen:

Solo Model 2350 C Motoren, alle Hersteller-Seriennummern, die mit einem nicht faltbaren Propeller ausgerüstet sind, ausgenommen Motoren, die in Übereinstimmung mit der Zeichnung Nr. 2031211-V2 der Solo Kleinmotoren GmbH geändert wurden und Motoren, die an Motorseglermustern DG-1000T von DG-Flugzeugbau montiert sind und gleichzeitig gemäß Zeichnung Nr. 10 M 067 der DG-Flugzeugbau modifiziert wurden.

Diese Motoren sind bekanntlich an DG-Flugzeugbau DG-1000T installiert, aber nicht unbedingt auf diese Muster beschränkt.

Grund:

Ein Versagen der Motorwelle mit nachfolgendem Verlust des Propellers an einem Solo 2350 C Motor wurde berichtet.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht korrigiert wird, zu weiteren Fällen des LöSENS des Propellers vom Motor führen, mit möglichen Beschädigungen am Segelflugzeug oder Verletzungen von Personen am Boden.

Um diesem unsicheren Zustand zu begegnen hat die EASA die dringende AD 2013-0217-E veröffentlicht, um den Betrieb des Motors zu verbieten. Diese AD wurde später durch die Einführung einer optionalen Änderung revidiert (Solo Kleinmotoren (SB) 4603-14), um durch die Installation einer modifizierten Exzenter-Riemenrad/Achsen-Baugruppe den Betrieb des Motors wieder aufnehmen zu können.

Seit die EASA AD 2013-0217R1 herausgegeben wurde, wurde von einem weiteren Vorfall des Versagens der Welle und LöSEN des Propellers an einem SOLO 2350 C berichtet, der in Übereinstimmung mit dem SB 4603-14 von Solo Kleinmotoren modifiziert wurde.

Aus diesem Grund hat die EASA die dringende AD 2015-0052-E herausgegeben, welche die AD 2013-0217R1 ersetzt hat, um den Betrieb aller Solo 2350 C – Motoren zu untersagen, einschließlich der Motoren, die gemäß Solo Kleinmotoren SB 4603-14 geändert wurden. Diese AD forderte auch eine einmalige Inspektion der Propellerwelle, um Risse zu erkennen und die Ergebnisse zu berichten.

Seit diese AD herausgegeben wurde, hat Solo Kleinmotoren GmbH die Zeichnung Nr. 2031211-V2 entwickelt, die durch das Solo SB 4603-17 für den Service bereitgestellt wurde und DG Flugzeugbau GmbH entwickelte die geänderte Zeichnung Nr. 10 M 067, die mit Technical Note (TN) 1000/26 für die Anwendung im Betrieb verfügbar wurde. Diese beinhaltet den Ersatz der Exzenter-Riemenrad/Achsen-Baugruppe und die Installation eines Elastomerdämpfer-Elementes zwischen Propeller und oberem Riemenrad.

Diese AD wird revidiert um die optionalen Änderungen einzuführen, welche die Wiederaufnahme des Betriebs des Motors erlauben.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:

- (1) Vom 31. März 2015 an [dem Wirksamkeitsdatum der Originalausgabe dieser AD], betreiben Sie den Motor nicht, solange der Motor nicht in Übereinstimmung mit Anweisungen der EASA geändert wurde (siehe Absatz (4) oder (5) dieser AD, je nach Anwendbarkeit), welche die Betriebsbeschränkung durch diese AD aufhebt.
- (2) (gelöscht)
- (3) Innerhalb von 30 Tagen nach dem 31. März 2015 [dem Wirksamkeitsdatum der Originalausgabe dieser AD] führen Sie eine einmalige Inspektion (Magnetpulver- oder

Farbeindringverfahren, siehe SOLO Prüfanweisung 4603-1 als akzeptiertes Verfahren) an der Propellerwelle durch und berichten die Ergebnisse an Solo Kleinmotoren GmbH (siehe Adresse unten), auch dann, wenn keine Befunde vorhanden sind. Kein Befund während der Inspektion hebt die Betriebsbeschränkung durch Absatz (1) dieser AD nicht auf.

- (4) Die Änderung eines Motors durch die Solo Kleinmotoren GmbH in Übereinstimmung mit Solo SB 4603-17 hebt die Betriebsbeschränkungen gemäß Absatz (1) dieser AD für diesen Motor auf.
- (5) Für Solo 2350 C – Motoren, die an einer DG-1000T der DG-Flugzeugbau montiert sind: Die gleichzeitige Änderung eines Motors durch die Solo Kleinmotoren GmbH in Übereinstimmung mit Solo SB 4603-17 und DG-Flugzeugbau TN 1000/26 hebt die Betriebsbeschränkungen gemäß Absatz (1) dieser AD für diesen Motor auf

Weitere Veröffentlichungen:

Solo Kleinmotoren GmbH Prüfanweisung SB 4603-1 vom 26. März 2015

Solo Kleinmotoren GmbH SB 4603-17 vom 15. Juli 2015

DG Flugzeugbau TN 1000/26 vom 23. September 2015

Die Verwendung von späteren genehmigten Ausgaben dieser Dokumente ist erlaubt, um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und nach ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.
2. Die Ergebnisse der Sicherheitsbeurteilung haben die Notwendigkeit einer unmittelbaren Veröffentlichung und Benachrichtigung ohne den öffentlichen Konsultationsprozess ergeben.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gesandt werden. E-Mail: Ads@easa.europa.eu
4. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte:
Zu Solo SB 4603-17:
Solo Kleinmotoren GmbH
Postfach 600152, 71050 Sindelfingen, Deutschland
Telefon: +49-7031-301-0, Fax. +49-7031-301-136
Email: aircraft@solo-germany.com.

Zu TN 2000/26:

DG Flugzeugbau GmbH

Otto Lilienthal Weg 2 / Am Flugplatz

76646 Bruchsal

Telefon: +49-7251-3020-0, Fax: +49-7251-3020-200

Email: wassenaar@dg-flugzeugbau.de

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