



# Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2019-0033

**Ausgabe: 14. Februar 2019**



**Bemerkung:** Diese Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) 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.

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 eine 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, M.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragungsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

## Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

## Muster/Baureihe(n)

Nimbus-4 Motorsegler

Wirksamkeitsdatum: 28. Februar 2019

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.063

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: keine

## ATA 73 – Triebwerk, Kraftstoff und Steuerung - Verbindung der Drosselklappenachsen zwischen den beiden Vergasern – Kontrolle/Änderung

### Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

### Betroffen:

Nimbus-4M Motorsegler, alle Werknummern (s/n), die mit einem SOLO 2625 02-Motor ausgerüstet sind; und Nimbus-4DM, alle s/n, mit einem SOLO 2625 02-Motor.

### Begriffsbestimmungen:

**Betroffenes Teil:** Spannstift mit einem Durchmesser (Ø) kleiner als 3mm (0.11811 inch)

**Lufttüchtiges Teil:** Spannstift mit einem Ø von 3mm (0.11811 inch)

**Die TM:** Schempp-Hirth Technische Mitteilung (TM) 868-23 Revision 1.

### Grund:

Es wurde über ein Vorkommnis bei einem mit Nimbus-4DM Motorsegler berichtet, bei dem während des Motorbetriebs die Verbindung der Drosselklappenachsen versagte. Infolgedessen

gab es einen übermäßigen Verlust an Motorleistung. Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass Spannstifte mit dem falschen Durchmesser installiert wurden.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht korrigiert wird, zu einem Verlust der Steuerung der Motorleistung führen, was möglicherweise zu einer verringerten Kontrolle über den Motorsegler führt.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, gab die Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH die TN 868-23 heraus, um Anweisungen für Kontrollen und Änderungen bereitzustellen.

Aus den oben beschriebenen Gründen erfordert diese AD eine einmalige Überprüfung des Spannstiftes, der die Drosselklappenachsen beider Vergaser verbindet und je nach Befund, den Ersatz durch ein lufttuchtiges Teil.

#### **Erforderliche Maßnahme(n) und Frist(en):**

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

#### **Kontrolle(n):**

- (1) Überprüfen Sie vor dem nächsten Motorbetrieb nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD die Verbindung der Drosselklappenachsen der Vergaser gemäß den Anweisungen der TM.

#### **Korrekturmaßnahme(n):**

- (2) Wenn bei der im Absatz (1) dieser AD genannten Kontrolle festgestellt wird, dass ein betroffenes Teil installiert ist, ersetzen Sie das betroffene Teil vor dem nächsten Motorbetrieb durch ein lufttuchtiges Teil, gemäß den Anweisungen der TM.

#### **Kredit:**

- (3) Kontrollen und Änderungen an einem Motorsegler vor dem Inkrafttreten dieser AD gemäß den Anweisungen von Schempp-Hirth TM 868-23 in der Originalausgabe sind zulässig, um die Anforderungen der Absätze (1) und (2) dieser AD für diesen Motorsegler zu erfüllen.

#### **Weitere Veröffentlichungen:**

Originalausgabe der Schempp-Hirth TM 868-23 vom 18. Dezember 2018 oder Revision 1 vom 10. Januar 2019.

Die Verwendung später genehmigter Überarbeitungen des oben genannten Dokuments 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. Aufgrund der erforderlichen Maßnahmen und Fristen hat die EASA entschieden, eine endgültige AD zusammen mit einer Aufforderung für Kommentare zu veröffentlichen. Damit verschiebt sich der Vorgang der öffentlichen Kommentierung auf einen Zeitraum bis nach der Veröffentlichung der AD.
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. 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.

- Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte:  
Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, Krehenstr. 25, 73230 Kirchheim/Teck,  
E-mail: [info@schempp-hirth.com](mailto:info@schempp-hirth.com) .

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

