



Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2019-0079

Ausgabe: 03. April 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 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) 1321/2014, Anhang I, Teil M, M.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

Muster/Baureihe(n)

Ventus Segelflugzeuge und Motorsegler

Wirksamkeitsdatum: 17. April 2019

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.274, EASA.A.301

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: keine

ATA 27 – Flugsteuerung – Bremsklappensteuerung – Kontrolle / Ersatz

Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH

Betroffen:

Ventus C, Ventus cT und Ventus cM Segelflugzeuge und Motorsegler, alle Seriennummern

Definitionen:

Für die Zwecke dieser AD wurden folgende Definitionen angewendet:

Die TN: Schempp-Hirth Technische Mitteilung (TN) Nr. 349-41 / 825-56, Revision 1

Grund:

Es wurde festgestellt, dass wiederholte übermäßige Lasten auf den automatischen Anschlüssen der Bremsklappen-Steuerung Schäden an den rumpfseitigen Trichtern und den Umlenkhebeln an der Wurzelrippe der Tragflächen verursachen können.

Dieser Zustand könnte, wenn er nicht erkannt und behoben wird, zu einem unkontrollierten Ausfahren der Bremsklappen und zu einer reduzierten Steuerbarkeit des Segelflugzeugs führen, mit möglichen Beschädigungen des Luftfahrzeugs und Verletzung der Besatzung.

Als Reaktion auf diesen möglicherweise unsicheren Zustand hat Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH verstärkte Bremsklappen-Trichter entwickelt und die TN 349-41 / 825-56 Revision 1 veröffentlicht, um Anweisungen für die Kontrolle und Modifikation zu geben.

Aus den oben genannten Gründen fordert diese AD eine wiederkehrende Kontrolle des Bremsklappensystems und schließlich dessen Modifikation.

Erforderliche Maßnahme(n) und Frist(en):

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

Kontrollen:

- (1) Innerhalb von 40 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD und danach in Abständen nicht größer als 100 Flugstunden, führen Sie fortwährend eine Inspektion auf Beschädigung der Bremsklappen-Umlenkhebel und -Trichter durch sowie eine Kontrolle der Freigängigkeit des Bremsklappensystems in Übereinstimmung mit den Anweisungen der TN.

Korrekturmaßnahme(n):

- (2) Wenn, während einer Kontrolle gemäß Absatz (1) dieser AD Abweichungen wie in der TN beschrieben festgestellt werden, führen Sie vor dem nächsten Flug die Korrekturmaßnahmen in Übereinstimmung mit den Anweisungen in der TN durch.

Modifikationen:

- (3) Wenn nicht schon gemäß Absatz (2) dieser AD durchgeführt, ersetzen Sie die Bremsklappen-Trichter durch verstärkte Trichter in Übereinstimmung mit den Angaben in der TN innerhalb von 12 Monaten nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD.

Abschluss der Korrekturmaßnahmen:

- (4) Die Durchführung einer Korrekturmaßnahme entsprechend Absatz (2) dieser AD an einem Segelflugzeug, oder die Modifikation eines Segelflugzeuges wie in Absatz dieser AD gefordert, wie zutreffend, stellt die Abschlussmaßnahme für die nach Absatz (1) erforderlichen Wiederholungsprüfungen für dieses Segelflugzeug dar.

Weitere Veröffentlichungen:

Schempp-Hirth Technische Mitteilung 349-41 / 825-56 Revision 1 vom 27. März 2019.

Die Verwendung späterer genehmigter Ausgaben des oben genannten Dokuments ist erlaubt 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. Auf Grund der erforderlichen Maßnahmen und der Umsetzungszeit hat die EASA entschieden, die endgültige AD mit der Bitte um Kommentare heraus zu geben und den öffentlichen Konsultationsprozess auf die Zeit nach der Veröffentlichung zu verschieben.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA-Abteilung „Programm- und fortlaufende Lufttüchtigkeit“, 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.

5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte:
Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, Kребenstr. 25, 73230 Kirchheim/Teck
E-Mail: info@schempp-hirth.com

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

