



Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2019-0237R1

Ausgabe: 24. September 2019



Bemerkung: Diese Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) wurde von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 2018/1139, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, ihrer Mitgliedstaaten und der Drittstaaten herausgegeben, 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 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 [Ausnahme nach VO (EG) 2018/1139, Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

DG-FLUGZEUGBAU GmbH

Muster/Baureihe(n)

DG-500 und DG-1000 Segelflugzeuge und Motorsegler

Wirksamkeitsdatum: 24. September 2019 (gleiches Datum wie die Originalausgabe)

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.072, EASA.A.233

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: Diese AD revidiert die EASA AD 2019-0237-E vom 20. September 2019

ATA 44 – Kabinensysteme – Schließsystem Cockpithaube - hintere Verriegelungsstange - Kontrolle/Prüfung/Reparatur

ATA – Ergänzung Flughandbuch

Hersteller:

DG-Flugzeugbau GmbH, früher Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH, ELAN Flight Ltd, ELAN LINE D.O.O.

Betroffen:

DG-500 ELAN Trainer, DG-500 ELAN ORION, DG-500/20 ELAN und DG-500/22 ELAN Segelflugzeuge, sowie DG-500 M und DG-500 MB Motorsegler, alle Werknummern (s/n); und DG-1000S Segelflugzeuge und DG-1000T Motorsegler, s/n bis einschließlich 10-144.

Definitionen:

In dieser AD gelten folgende Begriffserklärungen:

Die TM: Technische Mitteilung der DG-Flugzeugbau GmbH (Technical Note - TN) TN1000/42 und TN500/13, veröffentlicht als ein Dokument (Dok.-Nr.: TM1000-42 FE-29-01).

Die RI: Reparaturanweisung (Reparaturinstruktion – RI) von DG-Flugzeugbau GmbH: RI-DG-05 für TN1000/42 und TN500/13

Grund:

Es wurden Vorkommnisse bekannt, bei denen sich die hintere Verriegelungsstange der Kabinenhaube der hinteren Kabine aus dem Gewinde des Betätigungsmechanismus herausdrehte. Aufgrund der Ähnlichkeit der Konstruktion kann auch der Verriegelungsmechanismus der vorderen Kabine betroffen sein.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht erkannt und behoben wird, zum Blockieren des Notverriegelungssystems für die Kabinenhaube führen und möglicherweise im Falle eines Notfalls während des Fluges ein sicheres Verlassen des Segelflugzeuges/Motorseglers durch den Insassen verhindern.

Um diesen unsicheren Zustand zu beheben, veröffentlichte DG-Flugzeugbau die TN und die RI, um Inspektions- und Reparaturanweisungen bereitzustellen.

Aus dem oben beschriebenen Grund erfordert diese AD wiederholte Inspektionen der vorderen und hinteren Kabinenhaube, um festzustellen, ob das Ende der hinteren Verriegelungsstange über die Kontur des Kabinenrahmens hinausragt, und jährliche Überprüfungen der Verriegelungsstangen der vorderen und hinteren Kabine, um festzustellen, ob diese fest eingeschraubt sind, und je nach Befund, die Reparatur der hinteren Verriegelungsstangen. Diese AD verlangt auch eine Änderung des geltenden Flughandbuchs (Aircraft Flight Manual, AFM).

Diese AD wurde geändert, um die Hinweise auf Absätze in der TN zu entfernen. Diese haben sich mit Ausgabe 01.b geändert. Die revidierte TN wurde der Liste der Referenzdokumente hinzugefügt.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, wenn nicht schon durchgeführt:

Kontrolle(n) und Prüfung(en):

(1) Vor dem nächsten Flug nach dem Datum des Inkrafttretens dieser AD und danach während jeder täglichen Vorflugkontrolle gemäß Kapitel 4 des geltenden AFM die vordere und hintere Kabinenhaube gemäß der TN kontrollieren.

(2) Vor dem nächsten Flug nach dem Datum des Inkrafttretens dieser AD und danach während jeder jährlichen Inspektion die hinteren Verriegelungsstangen der vorderen und hinteren Kabinenhaube gemäß der TN prüfen.

Reparatur:

(3) Wenn bei einer täglichen Kontrolle oder jährlichen Überprüfung gemäß Absatz (1) oder (2) dieser AD Abweichungen im Sinne der TN festgestellt werden, reparieren Sie vor dem nächsten Flug jede betroffene hintere Verriegelungsstange gemäß den Anweisungen der RI.

AFM-Änderung:

(4) Ändern Sie innerhalb von 3 Monaten nach dem Datum des Inkrafttretens dieser AD das geltende Flughandbuch (AFM) des Segelflugzeugs oder Motorseglers durch das Einfügen der Seiten gemäß der TN. Informieren Sie alle Piloten um danach das Segelflugzeug oder den Motorsegler entsprechend betreiben.

Anmerkung 1: Die Inspektionen und Kontrollen gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses AD und die AFM-Änderung gemäß Absatz 4 dieses AD können vom Piloten-Eigentümer gemäß den Bestimmungen des Absatzes durchgeführt werden MA.801 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 (Pilot-Owner-Instandhaltung).

Weitere Veröffentlichungen:

DG-Flugzeugbau GmbH TN1000/42 und TN500/13 (ein Dokument), Originalausgabe (01.a) vom 18. Juli 2019 oder Ausgabe 01.b vom 11. September 2019. (Deutsche Version TM1000/42 und TM500/13 Originalausgabe 01.a vom 17. Juli 2019 oder 01.b vom 11. September 2019).

DG-Flugzeugbau GmbH RI-DG-05 Originalausgabe vom 15. August 2019 (Deutsche Version RA_DG-05 vom 15. August 2019).

Die Verwendung später 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 AD genehmigen.
2. Die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung führten dazu, dass eine sofortige Veröffentlichung und Bekanntmachung, ohne den vollständigen Konsultationsprozess, erforderlich ist.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Programming and Continued Airworthiness Information Section, Certification Directorate, gesendet werden.
E-Mail: ADs@easa.europa.eu
4. Informationen zu jeder Art von Versagen, Fehlfunktionen, Schäden oder anderen Vorfällen, die mit dem in dieser AD beschriebenen unsicheren Zustand vergleichbar sind und eintreten können, oder die an einem nicht von dieser AD betroffenen Produkt oder Bauteil festgestellt worden, können über das [EU Aviation Safety Reporting System](#) gemeldet werden.
5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren Sie bitte: DG-Flugzeugbau GmbH, Otto-Lilienthal Weg 2, D-76646 Bruchsal, Deutschland, Tel.: +49 (0)7251 302 0140, E-mail: dirks@dg-flugzeugbau.de.

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