



# Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2020-0063

**Ausgabe: 18. März 2020**



**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 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 Eintragsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

## Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

## Muster/Baureihe(n)

Ventus-2 Segelflugzeuge und  
Motorsegler

Wirksamkeitsdatum:	01. April 2020
Kennblatt (TCDS) – Nummer:	EASA.A.274, EASA.A.301
Ausländische AD:	Nicht zutreffend
ersetzt:	Keine

## ATA 27 – Flugzeugsteuerung – Flaperonsteuerung – Kontrolle/Austausch

### Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH

### Betroffen:

Ventus-2a, Ventus-2b, Ventus-2c Segelflugzeuge, alle Wernummern sowie Ventus-2cM und Ventus-2cT Motorsegler, alle Werknummern.

### Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten folgende Definitionen:

**Die TN:** Technische Mitteilung (Technical Note – TN) Nr. 349-42 / 825-57 Revision 2 und die damit verbundene Arbeitsanweisung.

### Grund:

Bei einigen Segelflugzeugen wurde starke Korrosion an der inneren Schubstange der Flaperonbetätigung festgestellt. Nachfolgende Untersuchungen ergaben, dass beim Ablassen von

Wasserballast im Flug etwas Wasser in die Flügeloberseite gesaugt werden und über die Flaperon-Schubstange in den Flügel gelangen kann. Das Eindringen von Wasser kann Korrosion verursachen, insbesondere am Kugellager im Umlenkhebel, welcher die Flaperon-Schubstange mit dem Antrieb im Flügel verbindet.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht korrigiert wird, zu einer schwergängigen Steuerung (wenn das Kugellager beschädigt ist) oder einem erhöhten Spiel (wenn das Kugellager versagt hat) führen, was möglicherweise zu einer verminderten Kontrolle des Segelflugzeugs bzw. Motorseglers führt.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, hat die Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH die TN herausgegeben, um Anweisung für die Kontrolle und den Austausch zur Verfügung zu stellen.

Aus dem oben beschriebenen Grund erfordert diese AD wiederholte Kontrollen der betroffenen Teile, wie in der TN angegeben, und, abhängig von den Ergebnissen, den Austausch durch lufttüchtige Bauteile.

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

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

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

(1) Führen Sie innerhalb von 90 Tagen nach dem Datum des Inkrafttretens dieser AD und danach bei jeder jährlichen Inspektion eine Kontrolle der betroffenen Teile der Flaperonsteuerung in den Tragflächen gemäß den Anweisungen der TN durch.

#### **Korrekturmaßnahme(n)**

(2) Wenn bei einer Inspektion gemäß Absatz (1) dieser AD Abweichungen, wie in der AD beschrieben, festgestellt werden, führen Sie vor dem nächsten Flug die entsprechenden Korrekturmaßnahmen gemäß den Anweisungen der TN durch.

#### **Zeitlicher Abschluss der Maßnahme(n)**

(3) keiner

#### **Weitere Veröffentlichungen:**

Schempp-Hirth TN 349-42 / 825-57 Revision 2 vom 24 Februar 2020

Um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen, ist die Verwendung später genehmigter Revisionen des oben genannten Dokuments ist akzeptabel.

#### **Bemerkungen:**

1. Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser LTA genehmigen.
2. Auf der Grundlage der erforderlichen Maßnahmen und der Zeit deren Durchführung hat die EASA beschlossen, eine endgültige AD herauszugeben. Die EASA bittet Kommentare und den öffentlichen Konsultationsprozess auf den Zeitraum nach der Veröffentlichung zu verschieben.
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](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.

5. 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) .

**Anmerkung des Bundesausschuss Technik:**

Die in der AD genannte Technische Mitteilung (Technical Note – TN) Nr. 349-42 / 825-57 und die damit verbundene Arbeitsanweisung ist nach Registrierung und Anmeldung auf der Internetseite von Schempp-Hirth ( <https://www.schempp-hirth.com/mein-schempp-hirth/> ) downloadbar.

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

