



# Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2022-0076

**Ausgabe: 29. April 2022**



**Bemerkung:** Diese Lufttüchtigkeitsanweisung 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.38 herausgegeben. In Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.301 oder Anhang-Vb Teil ML.A.301, wie anwendbar, 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.A.303 oder Anhang Vb Teil ML:A.303, wie anwendbar] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

## Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

## Muster/Baureihe(n)

Arcus M and Arcus (motorisierte)

Segelflugzeugs und

Ventus-3M motorisierte Segelflugzeuge

Wirksamkeitsdatum: 13 Mai 2022

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.532 und EASA.A.627

Ausländische AD: nicht zutreffend

ersetzt: keine

## ATA 27 – Luftfahrzeug Flughandbuch – Änderung/Ergänzung

### Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

### Betroffen:

Arcus M und Arcus (motorisierte) Segelflugzeuge, alle Hersteller-Seriennummern (s/n), und Ventus-3M Motorsegler, mit der Hersteller Werknr. V3 001 MP bis V3 087 MP inklusive, Werknr V3 089 MP bis V3 100 MP inklusive, Werknr V3 102 MP bis V3 113 MP inklusive und Werknr. V3 115 MP bis V3 125 MP inklusive.

### Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

**Die TM/SB:** Schempp-Hirth Technische Mitteilung (TM) Nr. A532-9 oder TM Nr. 627-3, entsprechend dem Muster (Arcus oder Ventus) anzuwenden.

### Grund:

Es wurde von einem Vorfall berichtet, bei dem der Seitenruderausschlag an einem Arcus M motorisierten Segelflugzeuge blockiert bzw. behindert war. Die weitere Untersuchung ergab, dass unbemerktes axiales Spiel in der unteren Seitenruder-Aufhängung ein

beeinträchtigender Aspekt sein kann, der möglicherweise aus einer harten Landung resultierend zu diesem Vorfall geführt hat. Aufgrund der Ähnlichkeit der Konstruktion sind sowohl die Segelflugzeuge des Musters Arcus als auch möglicherweise diejenigen vom Motorsegler Ventus-3M betroffen.

Wenn dieser Zustand nicht erkannt und korrigiert wird, kann dies zu eingeschränkter Steuerbarkeit der Seitenruder-Steuerung des (motorisierten) Segelflugzeuges führen, was möglicherweise die Kontrolle des (motorisierten) Segelflugzeuges reduziert.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, veröffentlichte Schempp-Hirth eine TM, welche Anweisungen zur Änderung des anzuwendenden Flughandbuchs (FHB) enthält und eine tägliche Kontrolle der unteren Seitenruder-Aufhängung einfügt.

Aus diesen oben beschriebenen Gründen erfordert diese AD eine Änderung des anzuwendenden Flughandbuchs (FHB) und die Durchführung täglicher Kontrollen der unteren Seitenruder-Aufhängung, um axiales Spiel zu identifizieren und, abhängig vom Befund/Ergebnis, die Durchführung entsprechender korrigierender Maßnahmen.

#### **Erforderliche Maßnahmen und Fristen:**

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht bereits ausgeführt:

#### **Flughandbuch-Änderung / Inspektion(en) / Kontrolle(n):**

- (1) Innerhalb von 90 Tagen nach Wirksamkeitsdatum dieser AD ist das zutreffende Flughandbuch gemäß den Anweisungen der TM zu ergänzen und danach bei jeder täglichen Kontrolle und vor dem nächsten Flug nach einer harten Landung eine Überprüfung der unteren Seitenruder-Aufhängung gemäß den aktualisierten Anweisungen für die tägliche Kontrolle gemäß Flughandbuch durchzuführen (siehe Anmerkung 1 dieser AD).

Die Änderung des zutreffenden Flughandbuchs eines (motorgetriebenen) Segelflugzeuges durch Einarbeitung einer späteren Flughandbuchrevision, die den gleichen Inhalt wie in der TM enthält, ist akzeptabel, um die Anforderungen von Absatz (1) dieser AD für dieses (motorgetriebenen) Segelflugzeug zu erfüllen.

Anmerkung 1: Die in Absatz (1) dieses AD geforderten Maßnahmen können vom Piloten/Eigentümer gemäß den Bestimmungen von Anhang I Absatz M.A.803 oder Anhang Vb Absatz ML.A.803 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 durchgeführt werden. Bei einem Motorsegler, der nicht der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 unterliegt, sollte der Eintragsstaat prüfen, ob die nationalen Vorschriften die Durchführung der Maßnahme(n) durch den Piloten-Eigentümer zulassen. (Hinweis der Übersetzer: Die Flughandbuch-Änderung kann per Pilot/Owner Instandhaltung umgesetzt und freigegeben werden).

#### **Korrekturmaßnahme(n):**

- (2) Wenn während einer Inspektion / Kontrolle wie in Absatz (1) dieser AD gefordert, ein axiales Spiel identifiziert wurde, ist Schempp-Hirth vor dem nächsten Flug für erforderliche genehmigte Anweisungen zu kontaktieren. Diese Anweisungen müssen dann entsprechend gemäß umgesetzt werden.

#### **Abschlussmaßnahme:**

(3) Keine.

#### Weitere Veröffentlichungen:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH TM Nr. A532-9 Originalausgabe vom 28. Januar 2022.

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH TM Nr. 627-3 Originalausgabe vom 28. Januar 2022.

Die Verwendung später genehmigter Überarbeitungen der oben genannten Dokumente 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 AD genehmigen.
2. Die AD wurde am 30. März 2022 als PAD 22-037 veröffentlicht mit einer Kommentierungsfrist bis zum 27. April 2022. Der entsprechende Vorgang kann auf der EASA Internetseite <http://ad.easa.europa.eu/> in dem komprimierten (zipped) Dokument als Anhang zu dieser LTA eingesehen werden.
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. Dies kann auch die Meldung über gleiche oder ähnliche Komponenten sein, die nicht in dieser AD und der darin beschriebenen Konstruktion verbaut sind, sofern der gleiche unsichere Zustand bei Flugzeugen mit diesen Komponenten besteht oder entstehen könnte. Solche Komponenten könnten unter einem FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), einer ergänzenden Musterzulassung (Supplemental Type Certificate, STC) oder im Rahmen einer anderen Änderung eingebaut sein.
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](mailto:info@schempp-hirth.com).

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