


EASA	Lufttüchtigkeitsanweisung (Airworthiness Directive, AD)	
	AD Nr.: 2015-0116 Datum: 24. Juni 2015 Bemerkung: Diese Lufttüchtigkeitsanweisung ist von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 herausgegeben, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, seiner Mitgliedstaaten und der Drittstaaten, die an den Aktivitäten der EASA unter Artikel 66 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.	
<p>Dies 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.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragungsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].Ausnahmen</p>		
Halter der Musterzulassung: FIBERGLAS-TECHNIK RUDOLF LINDNER GmbH & Co. KG	Muster/Baureihe(n): Grob Segelflugzeuge	
Kennblatt (TCDS) –Nummer: EASA.E.250		
Ausländische AD: Nicht zutreffend		
Ersetzt: keine		
ATA 27	Flugsteuerung – Bremsklappensteuerung – Inspektion/Ersatz	
Hersteller:	GROB Werke GmbH & Co KG, Burkhart Grob Flugzeugbau	
Betroffen:	TWIN ASTIR, TWIN ASTIR TRAINER, Grob G 103 TWIN II und Grob G 103 A TWIN II ACRO Segelflugzeuge, alle Werknummern	
Grund:	<p>Es wurde ein Bericht von einem gebrochenen Riegelhebel erhalten, der etwa 1,4 m außerhalb der Wurzelrippe in der Bremsklappensteuerung eines Grob G 103 Twin II Segelflugzeugs installiert ist. Erste Untersuchungsergebnisse förderten weitere Vorfälle mit Rissen in dem selben Teil zutage, die in der Bremsklappensteuerung der frühen TWIN II-Baureihe installiert waren.</p> <p>Baugleiche Riegelhebel sind auch an identischer Stelle in der Steueranlage anderer Baureihen desselben Modells installiert (siehe Liste der betroffenen Muster unter „Betroffen“).</p> <p>Dieser Zustand kann, wenn er nicht erkannt und behoben wird, zum Versagen des Bremsklappensystems führen, welche möglicherweise die Steuerbarkeit des Segelflugzeugs einschränken.</p> <p>Um diesen unsicheren Zustand anzusprechen, hat Fiberglass-Technik die Technische Mitteilung (TM) / das Service Bulletin (SB) TM-G08/SB-G08 (ein Dokument) und die Anweisung (A) / Instruktion (I) A/I-G08 (ein Dokument) herausgegeben, um Anweisungen für eine Prüfung der Bremsklappen-Verriegelungskräfte, die Inspektion des Riegelhebels und wenn Risse gefunden wurden, den Ersatz des Riegelhebels zu geben.</p> <p>Zusätzlich geben TM-G07/SB-G07 (ein Dokument) und A/I-G07 (ein Dokument) Anweisungen für die Installation von Inspektionsöffnungen im Flügel der GROB G 103 TWIN II und G 103 A TWIN II ACRO Segelflugzeuge, um die Inspektion des Riegelhebels zu erleichtern. (Für die TWIN ASTIR- und TWIN ASTIR TRAINER-Segelflugzeuge ist solch eine Öffnung bereits durch LBA LTA 92-</p>	

	<p>190/2 (GROB SB 315-45/2) gefordert.) Diese Installation ist optional für Segelflugzeuge, die ihre Originallebensdauer noch nicht überschritten haben.</p> <p>Aus den oben genannten Gründen, fordert diese AD die Kontrolle der Bremsklappen-Verkniekräfte, eine Inspektion auf Risse im Bremsklappensystem und, wenn Risse gefunden wurden, den Ersatz der betroffenen Teile der Flugsteuerung. Diese AD ist eine temporäre Maßnahme und weitere AD-Maßnahmen können folgen.</p>
Wirksamkeit ab:	08. Juli 2015
Erforderliche Maßnahmen und Fristen:	<p>Erforderliche Maßnahmen, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:</p> <p>(1) Innerhalb von 30 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD und danach bei jeder Jahreskontrolle, prüfen Sie die Bremsklappen-Verkniekräfte und, wenn Abweichungen gefunden wurden, korrigieren Sie die Verkniekräfte vor dem nächsten Flug gemäß den Anweisungen der Fiberglas-Technik TM-G08/SB-G08 und A/I-G08.</p> <p>(2) Innerhalb von 2 Monaten nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD inspizieren Sie den Kniehebel im Bremsklappen-Steuerungssystem und, wenn Risse gefunden wurden, ersetzen Sie den Kniehebel durch ein lufttüchtiges Teil vor dem nächsten Flug gemäß den Anweisungen der Fiberglas-Technik TM-G08/SB-G08 und A/I-G08.</p> <p>(3) Innerhalb von 30 Tagen nach dem Ersatz eines Kniehebels gemäß Absatz (2) dieser AD berichten Sie die Ergebnisse der Untersuchung des ausgebauten Kniehebels an Fiberglas-Technik.</p>
Verweis auf weitere Veröffentlichungen:	<p>Fiberglas-Technik TM-G08/SB-G08 und A/I-G08 Originalausgabe vom 24. April 2015</p> <p>Die Verwendung von später genehmigten Ausgaben dieser Dokumente ist erlaubt, um die Anforderungen dieser LTA zu erfüllen.</p> <p>Fiberglas-Technik TM-G07/SB-G07 und A/I-G07 Originalausgabe vom 24. April 2015</p> <p>GROB SB 315-45/2 vom 21. Dezember 1995</p>
Bemerkungen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auf Antrag mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen. 2. Diese LTA wurde am 20. Mai 2015 als PAD 15-064 zur Kommentierung bis 17. Juni 2015 veröffentlicht. Das Comment Response Document (Zusammenfassung der Kommentare) kann eingesehen werden unter http://ad.easa.europa.eu 3. Anfragen zu dieser LTA sollen an die Safety Information Section, Executive Directorate, EASA gesandt werden. E-mail: ADs@easa.europa.eu 4. Zu Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren Sie bitte: Fiberglas-Technik Rudolf Lindner GmbH & Co. KG Steige 3, D-88487 Walpertshofen, Deutschland E-Mail: info@LTB-Lindner.com

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