



# Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2017-0225

**Ausgabe: 17. November 2017**



**Bemerkung:** Diese Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) 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.

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 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 M.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].

## Halter der Musterzulassung

## Muster/Baureihe(n)

SCHROTH SAFETY PRODUCTS GmbH

Gurtsysteme

Wirksamkeitsdatum: 01. Dezember 2017

Kennblatt (TCDS) – Nummer: 40.073/10 und 40.073/11

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: Keine

## ATA 25 – Ausrüstung - Gurtsysteme - Ergänzung Handbuch/Änderung

### Hersteller:

Schroth Safety Products GmbH, Schroth Safety Products LLC (zuvor bekannt als Takata Protection Systems Inc.; BAE Safety Systems Products Inc. und Schroth Safety Products Corp.)

### Betroffen:

Schroth Safety Products (nachfolgend in dieser AD als "Schroth" bezeichnet) Gurtsysteme, Teile Nummer (P/N) 4-01-( ), P/N 4-02-( ), P/N 4-03-( ), P/N 4-04-( ), P/N 1-09-043201BCR, P/N 1-09-483D01 und P/N 510100-01 REVA, alle Nummern hinter dem Bindestrich, alle Seriennummern, soweit mit einem Gurtschloss ausgestattet, das im Anhang 1 dieser AD aufgelistet ist.

Diese Gurtsysteme sind bekanntermaßen installiert (aber nicht darauf beschränkt) in Flugzeugen der Serien G115 und G120 von GROB Aircraft AG; Segelflugzeugen und Motorseglern GROB Aircraft AG G 109B, DG-Flugzeugbau DG-300, DG-500 und DG-1000 Serie, Schleicher ASK21, Zakłady Lotnicze Marganski MDM-1 Fox und Swift S-1, Pilatus Aircraft Ltd. B4-PC11 und E.I.S. AIRCRAFT GmbH (früher Fournier) RF-5 Motorseglern.

**Grund:**

Es wurde von Vorfällen berichtet, bei denen sich einzelne Verriegelungen des Gurtschlosses des Gurtsystems öffneten, ohne dass der Öffnungsmechanismus betätigt wurde. Die Untersuchung ergab, dass bei bestimmten Gurtschlosstypen während des Kunstfluges bestimmte Belastungsmuster zu einem hohen Abrieb/Verschleiß der Verriegelungsstifte und/oder der Schlossfalle führen können, was schließlich zum unbeabsichtigten Öffnen des Mechanismus führen kann.

Dieser Zustand könnte, wenn er nicht behoben wird, zum Ausfall des Gurtsystems führen, was zur Verletzung der Insassen oder zu verminderter Kontrolle über das Luftfahrzeug führen kann.

Um diesem unsicheren Zustand zu begegnen hat Schroth die Verfahren für die Herstellung und Überholung überarbeitet, die nur noch den Einbau nicht betroffener Gurtschlösser erlauben, und das Service Bulletin (SB) 40.073-25-01 herausgegeben um zusätzliche Einschränkungen für Gurtsysteme mit betroffenen Gurtschlössern festzulegen. Es wurde festgestellt, dass Schroth-Gurtsysteme mit einem Herstellungsdatum oder Datum der Überholung in der KW 07/2017 oder später (während der Herstellung/Überholung) nicht mit einem betroffenen Gurtschloss, wie im Anhang 1 dieser AD aufgelistet, ausgestattet wurden.

Aus den oben genannten Gründen verbietet diese AD Kunstflüge für Luftfahrzeuge mit betroffenen Gurtschlössern.

**Erforderliche Maßnahmen und Fristen:**

Erforderlich wie angegeben, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:

**Anmerkung 1:**

Für die Zwecke dieser AD ist ein betroffenes Gurtschloss, ein Gurtschloss des Typs wie in Anlage 1 dieser AD aufgelistet. Ein betroffenes Teil ist ein betroffenes Gurtschloss oder ein Gurtsystem, das mit einem betroffenen Gurtschloss ausgestattet ist, oder ein Sitz der mit einem betroffenen Gurtschloss ausgestattet ist.

**Anmerkung 2:**

Für die Zwecke dieser AD ist ein betroffenes Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug, mit einem betroffenen Teil (siehe Anmerkung 1 dieser AD) und welches entsprechend dem gültigen Flughandbuch (FHB, im Original AFM-Aircraft Flight Manual) für die Kategorie Kunstflug („Acrobatic“) zugelassen ist.

**Ergänzung Flughandbuch (AFM):**

- (1) Für betroffene Luftfahrzeuge (siehe Anmerkung 2 dieser AD):  
Innerhalb von 30 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD, installieren Sie ein Hinweisschild wie im Bild 1 dieser AD spezifiziert, im direkten Sichtbereich des Piloten, ergänzen Sie das gültige FHB, informieren Sie alle Luftfahrzeugbesatzungen und betreiben Sie danach das Luftfahrzeug entsprechend.

Die Ergänzung des FHB kann durch Einfügen einer Kopie dieser AD (**im englischen ORIGINAL!**) in das FHB oder durch eine genehmigte (temporäre) Revision des FHB, die vom Halter der Musterzulassung ausgestellt wird, durchgeführt werden.

Bild 1 – temporäres Hinweisschild

**KUNSTFLUG VERBOTEN!**

**Ersatz:**

- (2) Nach dem Austausch aller betroffenen Teile (siehe Anmerkung 1 dieser AD) an einem Luftfahrzeug durch nicht betroffene Teile, entsprechend den anwendbaren Wartungsvorschriften, kann das Hinweisschild und die FHB-Ergänzung, wie im Absatz (1) dieser AD vorgeschrieben, aus diesem Luftfahrzeug entfernt werden.

**Installation von Bauteilen:**

- (3) Installieren Sie kein betroffenes Teil in einem Luftfahrzeug, das nach dem geltenden FHB für die Kategorie Kunstflug zugelassen ist, gemäß Absatz (3.1) oder (3.2) dieser AD, je nachdem was zutreffend ist.
- (3.1) Für ein betroffenes Luftfahrzeug (siehe Anmerkung 2 dieser AD): Nach dem Entfernen aller betroffenen Teile aus diesem Luftfahrzeug, gemäß Absatz (2) dieser AD.
- (3.2) Für ein nicht betroffenes Luftfahrzeug: ab dem Inkrafttreten dieser AD.

**Weitere Veröffentlichungen:**

Schroth SB 40.073-25-01 Originalausgabe vom 07 Juli 2017.

Die Verwendung späterer genehmigter Ausgaben dieses Dokumentes ist akzeptiert, um die Forderungen dieser AD zu erfüllen.

**Bemerkungen:**

1. Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser LTA genehmigen.
2. Diese AD wurde am 04. August 2017 als PAD 17-108 zur Kommentierung mit einer Frist bis zum 01. September 2017 veröffentlicht. Das Dokument mit den Kommentaren und Antworten (CRD) finden Sie im „[EASA Safety Publications Tool](#)“ (gepacktes Dokument) als Anhang zum Verzeichnis dieser AD
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. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte:  
Schroth Safety Products GmbH,  
Kundendienst  
Im Ohl 14  
59757 Arnsberg, Germany  
Tel: +49 (0)2932-9742 134  
Fax: +49 (0)2932-9742 42  
E-mail: [aerospace@schroth.com](mailto:aerospace@schroth.com) .

**Anlage 1 – betroffene Gurtschlosstypen**

Auflistung der Typen und Bild zur Identifizierung siehe englisches Original!

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