



Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2020-0260

Ausgabe: 26. November 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.38 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 Eintragsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

Muster/Baureihe(n)

Janus, Mini-Nimbus, Nimbus-2 und Standard Cirrus Segelflugzeuge, und Nimbus 2M Motorsegler

Wirksamkeitsdatum: 10. Dezember 2020

Kennblatt (TCDS) – Nummer: Deutsche Kennblätter Nr. 286, 295, 328 und 798; sowie EASA.A.278

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: keine

ATA 27 – Flugsteuerung – Höhenruder-Anschluss – Änderung

ATA – Flughandbuch - Änderung

Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

Betroffen:

Janus, Mini-Nimbus HS 7, Nimbus-2, Standard Cirrus, Standard Cirrus B und Standard Cirrus CS 11-75L Segelflugzeuge; sowie Nimbus-2M Motorsegler, Werknummern wie in der TM aufgeführt.

Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Die TM:

Schempp-Hirth Technische Mitteilung (TM) 278-40, 286-36, 295-33, 328-14 und 798-4 (veröffentlicht als ein Dokument)

Grund:

Während des F-Schlepps mit einem Standard Cirrus löste sich das Pendelhöhenruder. Die technische Untersuchung ergab, dass die Verbindung zum Höhenruder nicht ordnungsgemäß verriegelt war. Aufgrund der Ähnlichkeit der Konstruktion kann diese Art von Fehler auch bei anderen Schempp-Hirth-Segelflugzeugen, einschließlich Nimbus-2M-Motorseglern, auftreten

Wenn dieser Zustand nicht behoben wird, kann dies zum Ausfall der Höhenruderverbindung und zum Verlust der Kontrolle über das (motorisierte) Segelflugzeug führen.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, veröffentlichte Schempp-Hirth eine TM mit Anweisungen zur Installation einer optischen Anzeige und zur Aktualisierung des Flughandbuchs (FHB).

Aus den oben beschriebenen Gründen fordert diese AD die Installation einer optischen Anzeige und die Änderung des FHB.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

Änderung:

- (1) Innerhalb von 90 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD, ändern Sie das (motorisierte) Segelflugzeug durch die Installation einer optischen Anzeige entsprechend den Anweisungen der TM

Ergänzung des FHB:

- (2) Ergänzen Sie, zeitgleich mit der Änderung des (motorisierten) Segelflugzeugs gemäß Absatz (1) dieser AD, das Flughandbuch des (motorisierten) Segelflugzeugs gemäß den Anweisungen in der TM. Informieren Sie alle Piloten und betreiben Sie anschließend das (motorisierte) Segelflugzeug entsprechend.

Weitere Veröffentlichungen:

Schempp-Hirth TM 278-40, 286-36, 295-33, 328-14, 798-4 (ein Dokument) vom 07. August 2020.

Die Verwendung später genehmigter Überarbeitungen des oben genannten Dokuments ist zulässig, um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.

Bemerkungen:

1. D Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.
2. Diese Lufttüchtigkeitsanweisung wurde am 6. November 2020 als PAD 20-176 zur Kommentierung bis 20. November 2020 veröffentlicht. Es sind keine Kommentare während der Kommentierungsperiode eingegangen.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gesandt werden. E-Mail: 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 PAD 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, Krehenstrasse 25, 73230 Kirchheim / Teck,
Telefon: +49 7021 7298-199, Email: info@schempp-hirth.com

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