



Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2020-0138

Ausgabe: 19. Juni 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.A.303] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragungsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

FIBERGLAS-TECHNIK R. LINDNER GmbH & Co KG
B/E AEROSPACE FISCHER GmbH

Muster/Baureihe(n)

GROB (motorisierte) Segelflugzeuge
Astir CS TOP motorisierte Segelflugzeuge

Wirksamkeitsdatum: 3. Juli 2020

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.250, deutsches Kennblatt Nr. 856

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: Diese AD ersetzt EASA AD 2020-0121 vom 28. Mai 2020

ATA 27 – Steuerung – Höhenruderstoßstange – Inspektion / Ersatz

Hersteller:

GROB Werke GmbH & Co KG, Burkhart Grob Flugzeugbau

Betroffen:

ASTIR CS, ASTIR CS 77, ASTIR CS Jeans, CLUB ASTIR II, STANDARD ASTIR II, TWIN ASTIR, TWIN ASTIR TRAINER, GROB G 103 "TWIN II", GROB G 103 A "TWIN II ACRO", GROB G 103 C „TWIN III“ und GROB G 103 C „TWIN III ACRO“ Segelflugzeuge, alle Werknummern;

G 103 C TWIN III SL Motorsegler, alle Werknummern; und

ASTIR CS 77 TOP, ASTIR CS Jeans TOP, ASTIR CS TOP motorisierte Segelflugzeuge, alle Werknummern

Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser LTA gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Die TM/SB: Fiberglas-Technik Technische Mitteilung (TM) TM-G09 / Service-Bulletin (SB) SB-G09 (ein Dokument) inklusive der Anweisung (A/I-G09), in der Ausgabe Revision 1.

Betroffenes Bauteil: Höhenruderstoßstange in der Seitenflosse (Zeichnungs-Nr. 102-4244, 103-4244, 102C-4296, 103C-4794 oder 103A-4244/1, wie zutreffend, abhängig von der Segelflugzeugbaureihe)

Lufttüchtiges Bauteil: Ein betroffenes Bauteil als neue Höhenruderstoßstange in der Seitenflosse oder eines welche die Kontrolle (keine Mängel festgestellt) in Übereinstimmung mit der technischen Mitteilung TM (SB)-G09 und den Anweisungen A/I-G09 bestanden hat.

Gruppen:

Gruppe 1 (motorisierte) Segelflugzeuge sind ASTIR CS, ASTIR CS 77, ASTIR CS Jeans, CLUB ASTIR II, STANDARD ASTIR II, TWIN ASTIR, TWIN ASTIR TRAINER, GROB G 103 C "TWIN III", GROB G 103 C "TWIN III ACRO" Segelflugzeuge, alle Werknummern; GROB G 103 A "TWIN II ACRO" Segelflugzeuge Werknummern 3544 bis 3878 mit Buchstabe „K“; GROB G 103 C TWIN III SL Motorsegler, alle Werknummern; und ASTIR CS 77 TOP, ASTIR CS JEANS TOP, ASTIR CS TOP Motorsegler, alle Werknummern.

Gruppe 2 Segelflugzeuge sind GROB G 103 "TWIN II"; und GROB G 103 A "TWIN II ACRO" Segelflugzeuge, alle Werknummern, mit Ausnahme der Werknummern 3544 bis 3878 einschließlich, mit Buchstabe „K“, die Gruppe 1 Segelflugzeuge sind.

Grund:

Während einer Routinekontrolle wurde eine stark korrodierte Höhenruderstoßstange in der Seitenruderflosse eines Grob TWIN ASTIR gefunden. Die Technische Untersuchung ergab, dass Wasser in die Höhenruderstoßstange eingedrungen war, welches eine Schädigung durch Korrosion und die daraus resultierende Schwächung der Stahlrohres verursacht hat.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht gefunden und korrigiert wird, zum Versagen der Höhenruderstoßstange und einem möglichen Verlust der Kontrolle über das Segelflugzeug führen.

Um diesem unsicheren Zustand zu begegnen, hat die Fiberglas-Technik R.Lindner GmbH & Co KG die TM/SB und A/I-G09, in der Original-Ausgabe, herausgegeben, welche Anweisungen für die Kontrolle der Höhenruderstoßstange und deren Ersatz gibt. Aus diesem Grund hat die EASA die AD 2020-0121 herausgegeben, die eine einmalige Kontrolle der Höhenruderstoßstange in der Seitenruderflosse und, abhängig vom Ergebnis, den Ersatz fordert.

Nachdem die EASA AD 2020-0121 herausgegeben wurde, wurde festgestellt, dass auch Grob G 103 "TWIN II" und Grob G 103 A "TWIN II ACRO" Segelflugzeuge von der Korrosion an der Höhenruderstoßstange betroffen sein können und Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co KG hat die TM/SB heraus gegeben, um die Kontrolle auch für diese Baureihen zu fordern.

Aus den oben beschriebenen Gründen enthält die vorliegende AD weiterhin die Anforderungen aus der EASA AD 2020-0121, welche hiermit ersetzt wird und erweitert die Gruppe betroffener Baureihen.

Erforderliche Maßnahme(n) und Frist(en):

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht bereits ausgeführt:

Inspektion:

- (1) Innerhalb der Fristen wie in Tabelle 1 dieser AD angegeben und wie jeweils zutreffend, kontrollieren Sie das betroffene Bauteil in Übereinstimmung mit den Anweisungen der TM/SB.

Tabelle 1 – Kontrolle der Stoßstange

Gruppe	Fristen
1	Innerhalb von 25 Flugstunden oder 2 Monaten, je nachdem was zuerst nach dem 01. Juni 2020 [Wirksamkeitsdatum der EASA AD 2020-0121] eintritt
2	Innerhalb von 25 Flugstunden oder 30 Tagen, je nachdem was zuerst eintritt nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD

Korrekturmaßnahmen:

- (2) Wenn bei der Inspektion gemäß Absatz (1) dieser AD Mängel entsprechend der TM/SB festgestellt werden, ersetzen sie das betroffene Teil durch ein lufttüchtiges Teil gemäß dieser AD vor dem nächsten Flug.

Anrechnung:

- (3) Kontrolle(n) und Korrekturmaßnahme(n) durchgeführt an einem (motorisierten) Segelflugzeug vor dem Wirksamkeitsdatum dieser AD in Übereinstimmung mit der Fiberglas-Technik TM-G09/SB-G09 (ein Dokument) inklusive der A/I-G09 in der Originalausgabe, ist akzeptiert, um die Maßnahmen (1) und (2) dieser AD für das betroffene (motorisierte) Segelflugzeug zu erfüllen.

Teileinstallation:

- (4) Nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD ist es erlaubt, ein betroffenes Teil an einem (motorisierten) Segelflugzeug zu installieren, vorausgesetzt es ist lufttüchtig wie in dieser AD definiert.

Weitere Veröffentlichungen:

Fiberglas-Technik TM-G09/SB-G09 Originalausgabe vom 8. April 2020 oder Ausgabe 1 vom 14. Mai 2020.

Fiberglas-Technik A/I-G09 Originalausgabe vom 8. April 2020 oder Ausgabe 1 vom 14. Mai 2020.

Die Verwendung später genehmigter Überarbeitungen des oben genannten Dokuments 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. Aufgrund der erforderlichen Maßnahmen und Fristen hat die EASA entschieden, eine endgültige AD zusammen mit einer Aufforderung für Kommentare zu veröffentlichen.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Programming and Continued Airworthiness 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.
5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte: Fieberglass-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

