



# Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2022-0095

**Ausgabe: 31 Mai 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 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 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

ALLSTAR PZL GLIDER Sp. z o.o.

## Muster/Baureihe(n)

SZD-51-1 "Junior" Segelflugzeuge

Wirksamkeitsdatum: 14. Juni 2022  
 Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.309  
 Ausländische AD: Nicht zutreffend  
 ersetzt: keine

## ATA 57 – Flügel – Flügelwurzel – Inspektion / Reparatur

### Hersteller:

Allstar PZL Glider Sp. z o.o., vormals PDPSz "PZL-Bielsko"

### Betroffen:

SZD-51-1 "Junior" Segelflugzeuge, alle Seriennummern.

### Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

### Die SB:

Technische Mitteilung Allstar PZL Glider Service Bulletin (SB) BE-014/51-1/2022 Revision 1.

### Harte Landung:

Landung mit einer abnormalen Überlastung des Fahrwerks, mit möglicher Beschädigung des Rads, des Fahrwerks oder der benachbarten Struktur. Diese kann vorkommen, wenn das Segelflugzeug mit höherer Sinkgeschwindigkeit auf dem Boden aufkommt, als bei einer normalen Landung oder wenn auf unebenem Gelände aufgesetzt wird.

### Ringelpietz:

Eine rasche Drehung des Segelflugzeugs in der Horizontalen (um die Hochachse) am Boden, nachdem eine Flügelspitze am Boden, in hohem Gras oder an einem anderen Hindernis hängengeblieben ist.

**Die TSM:**

Technische Anweisung Allstar PZL Glider Technical Service Manual (TSM), wie anwendbar:

- Technische Beschreibung, Technical Service Manual, Schedule of Maintenance Works for glider SZD-51-1 "Junior", Issue I dated December 1984 (Wartungsplan für Segelflugzeug SZD-51-1 "Junior", Ausgabe I vom Dezember 1984); oder
- Technical Service Manual of Glider SZD-51-1 "Junior", Issue I / JAR-22 dated April 1995 (Technisches Wartungshandbuch für Segelflugzeug SZD-51-1 "Junior", Ausgabe I / JAR 22 vom April 1995); oder
- Technical Service Manual of Glider SZD-51-1 "Junior", Issue II dated May 2016 (Technisches Wartungshandbuch für Segelflugzeug SZD-51-1 "Junior", Ausgabe II vom Mai 2016).

**Grund:**

Es wurde von einem Vorfall bei einem Looping berichtet, bei dem die-Wurzelrippe am Ende Risse bekommen hat. Die weitere Untersuchung hat ergeben, dass die Rissbildung schon vor dem Vorfall begonnen hatte. Die Betriebsaufzeichnungen zeigten auf, dass nach einer harten Landung eine Reparatur im Bereich der Flügel-Wurzelrippe durchgeführt worden war. Bei der Landung ist eine Beschädigung am Ende der Flügel-Wurzelrippe entstanden, die jedoch zu dieser Zeit nicht gefunden wurde.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht entdeckt und korrigiert wird, zu weiterer Rissausbreitung im Flügelholm führen, was möglicherweise zum Verlust der strukturellen Integrität des Segelflugzeugs führt.

Um diesen potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, veröffentlichte Allstar PZL Glider die SB, wie in dieser AD ausgeführt, welche Anweisungen für eine Überprüfung der Flügel-Wurzelrippen enthält.

Aus den oben beschriebenen Gründen erfordert diese AD eine Überprüfung der Flügel-Wurzelrippen und Ergänzung der TSM, wie in dieser AD beschrieben.

**Erforderliche Maßnahme(n) und Frist(en):**

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

**Inspektion:**

- (1) Vor jedem Flug nach einer harten Landung oder einem Ringelpietz ist das Segelflugzeug an den Flügel-Wurzelrippen in Übereinstimmung mit den Anweisungen aus Kapitel 4.1 des SB zu überprüfen.

**Korrekturmaßnahme(n):**

- (2) Wird während einer Inspektion / Überprüfung wie in Absatz (1) dieser AD gefordert, eine Abweichung festgestellt, so ist Allstar PZL Glider für genehmigte Reparatur-Anweisungen vor dem nächsten Flug zu kontaktieren und die Anweisungen müssen entsprechend umgesetzt werden.

**Abschlussmaßnahme(n):**

- (3) Keine.

**Kredit:**

- (4) Überprüfungen, die am Segelflugzeug vor dem Wirksamkeitsdatum dieser AD in Übereinstimmung mit den Anweisungen aus Kapitel 4.1 der Allstar PZL Glider SB BE-

014/51-1/2022 in der Originalausgabe durchgeführt wurden, sind akzeptiert um die Forderung gemäß Absatz (1) dieser AD für dieses Segelflugzeug zu erfüllen.

#### **Ergänzung der TSM:**

- (5) Ergänzen Sie die TSM gemäß den Anweisungen aus Kapitel 4.2 der SB innerhalb 30 Tagen nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD.

#### **Weitere Veröffentlichungen:**

Technische Mitteilung Allstar PZL Glider SB BE-014/51-1/2022 Originalausgabe vom 14. Februar 2022, oder Revision 1 vom 26. April 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 LTA genehmigen.
2. Diese AD wurde am 25. März 2022 als PAD 22-033 zur Konsultation bis 22. April 2022 und dann erneut am 11. Mai 2022 als PAD 22-033R1 zur zusätzlichen Konsultation bis 25. Mai 2022 veröffentlicht. Die Zusammenfassung der Kommentare kann auf der EASA Internetseite <http://ad.easa.europa.eu/> (im EASA Safety Publications Tool) in dem komprimierten (zipped) Dokument als Anhang zu dieser AD 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 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:  
Allstar PZL Glider Sp. z o.o., ul. Cieszyńska 325, 43-300 Bielsko-Biała, Poland,  
Telefon: +48 883 008 933,  
E-mail: [office@szdallstar.com](mailto:office@szdallstar.com)

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