



Dringende Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2022-0242-E

Ausgabe: 07. Dezember 2022

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, oder Annex Vb Part ML.A.301, wie zutreffend, 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 Annex Vb Part ML.A.303, wie zutreffend] oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmen Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

Muster/Baureihe(n)

Nimbus-4, Duo Discus und Arcus
(Motor-) Segelflugzeuge

Wirksamkeitsdatum: 09. Dezember 2022

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.063, EASA.A.025, EASA.A.074 und EASA.A.532

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: keine

ATA 27 – Steuerung – Höhenruderruder-Antriebsbeschlag – Inspektion

Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

Betroffen:

Arcus, Duo Discus, Duo Discus C, Nimbus-4 und Nimbus-4D Segelflugzeuge, alle Seriennummern und

Arcus M, Arcus T, Duo Discus T, Nimbus-4M, Nimbus-4T, Nimbus 4-DM und Nimbus-4DT Motorsegler, alle Seriennummern

Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Die TM: Schempp-Hirth Technische Mitteilung (TM) 396-22 Revision 1, TM 380-3 Revision 1, TM 868-24 Revision 1, TM 890-18 Revision 1 und TM A532-10 Originalausgabe (alle auf die Schempp-Hirth „Arbeitsanweisung zu TM 396-22, 380-3, 868-24, 890-18, A532-10“) verweisend, wie jeweils zutreffend.

Gruppen: Gruppe 1 (Motor-) Segelflugzeuge sind solche, deren Betriebszeit seit dem letzten Ersatz des Antriebsbeschlages 1000 Flug-Stunden übersteigt. Wenn der Beschlag seit Fertigung des (Motor-) Segelflugzeugs nicht ausgetauscht wurde, zählt die Gesamtbetriebszeit des (Motor-) Segelflugzeugs.

Gruppe 2 (Motor-) Segelflugzeuge sind alle, die nicht unter Gruppe 1 fallen.

Grund:

Es wurde berichtet, dass Risse in dem Verbindungsrohr zwischen den Antriebsbeschlagen des Höhenruders einiger (Motor-) Segelflugzeuge gefunden wurden. Schäden an dem Verbindungsrohr können die Steifigkeit des Höhenrudersystems und der Befestigung des Höhenruders beeinträchtigen.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht erkannt und korrigiert wird, zum Ausfall des Höhenrudersystems und der Befestigung führen und ggf. zum Verlust der Steuerbarkeit des (Motor-) Segelflugzeugs.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, veröffentlichte Schempp-Hirth die Technischen Mitteilungen, wie in dieser AD aufgeführt, welche Anweisungen zu Inspektionen und Korrekturmaßnahmen liefern sowie eine Ergänzung des Flughandbuchs (AFM).

Aus den oben genannten Gründen erfordert diese AD eine einmalige Inspektion des Antriebsbeschlages und der Höhenleitwerks-Aufhängung auf dem Seitenleitwerk und, abhängig von dem Ergebnis, die Durchführung von Korrekturmaßnahmen. Diese AD fordert auch die Ergänzung des für das (Motor-) Segelflugzeug zutreffenden Flughandbuchs.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

Inspektion(en):

- (1) Für Gruppe 1 Segelflugzeuge: Vor dem nächsten Flug nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD kontrollieren Sie den Höhenruderantriebsbeschlag und die Höhenleitwerks Aufhängung auf dem Seitenleitwerk in Übereinstimmung mit den Anweisungen der Technischen Mitteilung.

Korrekturmaßnahme(n):

- (2) Wenn bei einer Inspektion gemäß Absatz (1) dieser AD, irgendein Schaden wie in der zugehörigen TM definiert, festgestellt wird, führen Sie vor dem nächsten Flug die Korrekturmaßnahmen in Übereinstimmung mit den Anweisungen der TM durch.

Ergänzung des Flughandbuchs:

- (3) Für Gruppe 1 und Gruppe 2 (Motor-) Segelflugzeuge: Vor dem nächsten Flug nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD ergänzen Sie das zutreffende Flughandbuch in Übereinstimmung mit den Anweisungen der TM, informieren Sie alle Piloten darüber und betreiben Sie das (Motor-) Segelflugzeug entsprechend..

Veröffentlichungen:

Schempp-Hirth TM 396-22 Originalausgabe vom 08. September 2022 oder Revision 1 vom 13. Oktober 2022

Schempp-Hirth TM 380-3 Originalausgabe vom 08. September 2022 oder Revision 1 vom 13. Oktober 2022

Schempp-Hirth TM 868-24 Originalausgabe vom 08. September 2022 oder Revision 1 vom 13. Oktober 2022

Schempp-Hirth TM 890-18 Originalausgabe vom 08. September 2022 oder Revision 1 vom 13. Oktober 2022

Schempp-Hirth TM A53210 Originalausgabe vom 08. September 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. Das Ergebnis der Sicherheitsbeurteilung hat die Notwendigkeit für eine sofortige Veröffentlichung ergeben, ohne den öffentlichen Konsultationsprozess.
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
Krebenstrasse 25
73230 Kirchheim/Teck, Deutschland
Telefon: +49 (0)7021-7298-0, Fax. +49 (0)7021-7298-199,
Email: info@schempp-hirth.com

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