Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2026-0197

Ausgabe: 16. Oktober 2026

Hinweis: Diese Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) wird von der EASA im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1139 im Namen der Europäischen Union, ihrer Mitgliedstaaten und der europäischen Drittländer, die sich an den Tätigkeiten der EASA gemäß Artikel 129 dieser Verordnung beteiligen, herausgegeben.

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 Anhang Vb ML.A.301, wenn 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 Anhang Vb Teil ML.A.303 oder genehmigt durch die Behörde des Eintragungsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung
SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

Muster/Baureihe(n)
Ventus-3M Motorsegler

Wirksamkeitsdatum:	30. Oktober 2026
Kennblatt (TCDS) – Nummer:	EASA.A.627
Ausländische AD:	nicht zutreffend
ersetzt:	nicht zutreffend

ATA 24 – elektrische Anlage – Laderegler – Modifikation

Hersteller:
SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

Betroffen:
Ventus 3M Motorsegler mit Werkn. (s/n) 021 MP bis einschl. s/n 084 MP, s/n 091 MP bis einschl. s/n 100 MP, s/n 102 MP bis einschl. s/n 111 MP, und s/n 115 MP bis einschl. s/n 125 MP.

Begriffsbestimmungen:
Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Die TM: Schempp-Hirth Technische Mitteilung (TM) 627-16 Revision 1.

Gruppen: Gruppe 1 Motorsegler sind jene, bei denen der Laderegler ohne Distanzbuchsen installiert ist, wie in Maßnahme 2 der TM beschrieben. Gruppe 2 Motorsegler sind solche, die nicht zu Gruppe 1 gehören.

Grund:

Es wurde festgestellt, dass es zu einem Ausfall des Ladereglers infolge Überhitzung kommen kann, wenn der Motor für längere Zeit bei hohen Umgebungstemperaturen und großem Ladestrom betrieben wird.

Wenn dieser Zustand nicht erkannt und korrigiert wird, kann dies zu erheblichen Schäden an elektrischen Komponenten der Triebwerkssteuerung und einem plötzlichen Motorstillstand und damit verminderter Kontrolle über das Segelflugzeug führen.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, veröffentlichte SCHEMPP-HIRTH die TM, welche Anweisungen zur Kontrolle und Modifikation der Installation des Ladereglers enthält.

Aus dem oben beschriebenen Grund verlangt diese AD eine Modifikation der Installation des Ladereglers.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie in der AD angegeben, sofern die Maßnahmen, die in dieser AD gefordert werden, nicht bereits ausgeführt wurden:

Modifikation:

(1) Für Gruppe 1 Motorsegler: Innerhalb von 2 Monaten nach dem Datum des Inkrafttretens dieser AD ist die Installation des Ladereglers im Motorsegler in Übereinstimmung mit den Anweisungen von Maßnahme 2 der TM zu modifizieren.

Einbau von Bauteil(en)

(2) Für Gruppe 1 und Gruppe 2 Motorsegler: Ab dem Wirksamkeitsdatum dieser AD darf ein Laderegler nur noch in den Motorsegler (wieder-)eingebaut werden, sofern die Installation in Übereinstimmung mit den Anforderungen nach Punkt (1) durchgeführt wird..

Ref. Veröffentlichungen:

Schempp-Hirth Technische Mitteilung Nr. 627-16 Originalausgabe vom 17. August 2026 oder Revision 1 vom 07. Oktober 2026.

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

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und mit entsprechender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.
2. Basierend auf den notwendigen Maßnahmen und der Fristen hat die EASA entschieden, eine finale AD mit der Aufforderung zur Kommentierung zu veröffentlichen. Dabei wird der öffentliche Kommentierungsprozess auf die Zeit nach der Veröffentlichung verschoben. Alle interessierten Personen können ihre Kommentare unter Verweis auf die AD Nummer an die E-Mail-Adresse wie in Bemerkung 3 bis zum 13. November 2026 einsenden. Nur wenn entsprechende Kommentare während der Kommentierungsphase eingehen wird im EASA Safety Publications Tool ein Comment Response Document als komprimierte („gezippte“) Datei als Anhang zu dieser AD veröffentlicht.
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 AD 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, Krebenstr. 25, 73230 Kirchheim, Deutschland.
Telefon: +49 7021 72980
e-Mail: info@schempp-hirth.com

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