



Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2024-0126

Ausgabe: 02. Juli 2024

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.



In Übereinstimmung mit den EASA-Verfahren für die fortlaufende Lufttüchtigkeit schlägt der Executive Direktor die Herausgabe einer EASA Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) für die/das unten aufgeführte(n) Luftfahrtprodukt(e) vor.

Alle interessierten Personen können ihre Kommentare unter Angabe der oben angeführten PAD-Nummer an die im Abschnitt „Bemerkungen“ angegebene eMail-Adresse einsenden, wenn dies vor dem angegebenen Enddatum geschieht.

Halter der Musterzulassung

DG AVIATION GmbH

Muster/Baureihe(n)

DG -100, DG-200, DG-300, DG-400, DG-500,
DG-600, DG-800 und DG-1000
Segelflugzeuge und Motorsegler

Wirksamkeitsdatum:	16. Juli 2024
Kennblatt (TCDS) – Nummer:	EASA.A.067, EASA.A.072, EASA.A.233 und EASA.A.239
Ausländische AD:	nicht zutreffend
ersetzt:	keine

ATA 27 – Steueranlage – automatischen Höhenruderanschluss - Inspektion / Austausch

Hersteller:

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH
Elan Tozd Plastika
Elan Tovarna Sportnega Orodja
DG-Flugzeugbau GmbH
ELAN LINE D.O.O.
AMS-Flight d.o.o.
Volocopter Production GmbH

Betroffen:

DG-100G, DG-100G ELAN, DG-200, DG-200/17, DG-200/17C, DG-300, DG-300 ELAN, DG-300 Club ELAN, DG-300 ELAN ACRO, DG-300 Club ELAN ACRO, DG-400, DG-600, DG-600/18, DG-600M und DG-600/18 M Segelflugzeuge und Motorsegler, alle Werknummern (s/n), ausgenommen Baureihen mit einem l'Hotellier Anschluss am Höhenruder; sowie

DG-500/22 ELAN, DG-500 ELAN Trainer, DG-500/20 ELAN, DG-500 ELAN ORION, DG-500 M und DG-500 MB Segelflugzeuge und Motorsegler, alle Werknummern (s/n); sowie

DG-800 A, DG-800 B, DG-808C, DG-800 LA, DG-800 S and DG-808 S Segelflugzeuge und Motorsegler, alle Werknummern (s/n); sowie

DG-1000S, DG-1000T, DG-1000M und DG-1001E Segelflugzeuge und Motorsegler, alle Werknummern (s/n).

Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Betroffenes Bauteil: Stoßstangenkopf und Rolle oben in der Höhenruderstoßstange entsprechend der Bauteilnummern (P/N) wie in der TM angegeben, wie jeweils zutreffend für die Baureihe des Segelflugzeugs oder Motorseglers.

Die TM: DG Aviation Technische Mitteilung (TM) DG-SS-09, oder TN 500/17, oder TN 800/50, oder TN 1000/50, wie jeweils zutreffend für die Baureihe des Segelflugzeugs oder Motorseglers.

Gruppen:

Gruppe 1 Segelflugzeuge und Motorsegler:

DG-100G, DG-100G ELAN, DG-200, DG-200/17, DG-200/17 C, DG-300, DG-300 ELAN, DG-300 Club ELAN, DG-300 ELAN ACRO, DG-300 Club ELAN ACRO und DG-400.

Gruppe 2 Segelflugzeuge und Motorsegler:

DG-600, DG-600/18, DG-600M, DG-600-18 M, DG-500/22 ELAN, DG-500 ELAN Trainer, DG-500/20 ELAN, DG-500 ELAN ORION, DG-500 M, DG-500 MB, DG-800 A, DG-800 B, DG-808C, DG-800 LA, DG-800 S, DG-808 S, DG-1000S, DG-1000T, DG-1000M und DG-1001E.

Grund:

Bei einer DG-300 ist der Stoßstangenkopf oben in der Höhenruderstoßstange am Gewinde abgebrochen. Es konnte festgestellt werden, dass die Spieleinstellschraube am Höhenrudertrichter zu weit hineingedreht war. Dadurch klemmte die Rolle im Trichter und konnte im Trichter auch mit größerer Kraft nicht ganz nach vorne geschoben werden.

Dadurch wirkt jedes Mal beim Aufrüsten und im Betrieb eine Biegekräft auf den Stoßstangenkopf, der dadurch langfristig abbrechen konnte.

Die weitere Untersuchung brachte zutage, dass eine signifikante Anzahl von Segelflugzeugen der Gruppe 1 mit einer zu stark angezogenen Spieleinstellschraube betrieben wurde.

Es wurde außerdem festgestellt, dass die Beschädigung des Stoßstangenkopfes zur Zeit nicht durch Sichtprüfung oder zerstörungsfreie Prüfungen festgestellt werden kann, da die Beschädigung im Gewinde lokalisiert ist.

Wenn dieser Zustand nicht erkannt und korrigiert wird, kann es zum Verlust der Höhensteuerwirkung am Segelflugzeug oder Motorsegler kommen.

Da die automatischen Höhenruderanschlüsse aller DGs, die im Betreff-Teil dieser AD (mit automatischem Anschluss), prinzipiell gleich aufgebaut sind, können alle DG Baureihen von diesem möglicherweise unsicheren Zustand betroffen sein.

Um diesen potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, veröffentlichte DG Aviation die TM, welche Anweisungen für eine Inspektion und Austausch der betroffenen Bauteile beschreibt und entsprechende Ergänzungen der anwendbaren Wartungshandbücher (AMM) bereitstellt.

Aus den oben beschriebenen Gründen erfordert diese AD eine einmalige Funktionskontrolle des automatischen Höhenruderanschlusses, sowie – abhängig von den Ergebnissen der Kontrolle – Austausch der betroffenen Bauteile und zwingend den Austausch des Stoßstangenkopfes für Gruppe 1 Segelflugzeuge und Motorsegler.

Diese AD erfordert auch Einhaltung der ergänzten Anweisungen im Wartungshandbuch (AMM).

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie in der AD angegeben, sofern nicht bereits ausgeführt:

Funktionskontrolle:

- (1) Für Gruppe 1 und 2 Segelflugzeuge und Motorsegler: führen Sie innerhalb von 3 Monaten nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD eine Funktionskontrolle des automatischen Höhenruderanschlusses auf Einstellung des Spiels des Anschlusses gemäß den Anweisungen der TM durch.

Austausch von Bauteilen:

- (2) Für Gruppe 1 Segelflugzeuge und Motorsegler: tauschen Sie innerhalb von 3 Monaten nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD den Stoßstangenkopf gegen ein Neuteil aus (welches noch niemals in einem Luftfahrzeug eingebaut war).

Korrekturmassnahmen:

- (3) Für Gruppe 1 Segelflugzeuge und Motorsegler: falls bei der Funktionskontrolle wie in Punkt (1) dieser AD beschrieben irgendwelche Abweichungen, wie in der TM beschrieben gefunden werden, tauschen Sie vor dem nächsten Flug die Rolle des Antriebs gegen ein Neuteil aus und stellen das Spiel gemäß der Anweisungen der TM ein.
- (4) Für Gruppe 2 Segelflugzeuge und Motorsegler: falls bei der Funktionskontrolle wie in Punkt (1) dieser AD beschrieben irgendwelche Abweichungen, wie in der TM beschrieben gefunden werden, tauschen Sie vor dem nächsten Flug den Stoßstangenkopf und/oder die Rolle des Antriebs gegen Neuteile aus und stellen das Spiel gemäß der Anweisungen der TM ein.

Weitere Instandhaltungsmassnahmen:

- (5) Für Gruppe 1 und 2 Segelflugzeuge und Motorsegler: nach Durchführung der Funktionskontrolle wie in Punkt (1) dieser AD beschrieben ist die Einstellung des Spiels in der Höhensteuer-Ansteuerung gemäß den Anweisungen des Wartungshandbuchs (AMM) gemäß Ausgabe Dezember 2023 oder später vorzunehmen.

Ref.Veröffentlichungen:

DG Aviation TM DG-SS-09, Ausgabe 01.f vom 05. März 2024.

DG Aviation TM DG-500/17, Ausgabe 01.c vom 05. März 2024.

DG Aviation TN 800/50, Ausgabe 01.c vom 05. März 2024.

DG Aviation TN 1000/50, Ausgabe 01.c vom 05. März 2024.

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. Diese AD wurde am 15. April 2024 als PAD 24-024 zur Kommentierung veröffentlicht. Das Comment Response Document kann in dem EASA Safety Publication Tool gefunden werden und ist in komprimierter Form (als Zip-Datei) dieser AD angehängt.
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: DG Aviation GmbH, Otto Lilienthal Weg 2, 76646 Bruchsal, Deutschland
Email: info@dg-aviation.de .

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