



## Lufttüchtigkeitsanweisung

AD Nr.: 2016-0027R1

**Ausgabe: 02. März 2016**

**Bemerkung:** Diese Lufttüchtigkeitsanweisung ist von der EASA in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 herausgegeben, im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft, seiner Mitgliedstaaten und der Drittstaaten, die an den Aktivitäten der EASA unter Artikel 66 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 eine 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 Eintragsstaates [VO (EG) 216/2008, Artikel 14(4)].

### Halter der Musterzulassung

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

### Muster/Baureihe(n)

Discus-2 und Ventus-2 Segelflugzeuge  
und Motorsegler

#### Wirksamkeitsdatum:

Revision 1: 02. März 2016  
Originalausgabe: 23. Februar 2016

#### Kennblatt (TCDS) – Nummer:

EASA.A.049, EASA.A.050, EASA.A.274, EASA.A.301

#### Ausländische AD:

Nicht zutreffend

#### ersetzt:

Diese AD revidiert die EASA AD 2016-0027 vom 09. Februar 2016

### ATA 27 – Flugsteuerung – Bremsklappenbleche – Kontrolle

#### Hersteller:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH

#### Betroffen:

Discus-2a, Discus-2b, Discus-2c Segelflugzeuge, Ventus-2a, Ventus-2b und Ventus-2c Segelflugzeuge, und Discus-2T, Discus-2cT, Ventus-2cT und Ventus-2cM Motorsegler, Seriennummern wie aufgeführt in der von Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH herausgegebenen Technischen Mitteilung (TM) 349-39, 360-29, 825-55 und 863-22 (veröffentlicht als ein Dokument).

#### Grund:

Erfahrung im Betrieb zeigt, dass unter bestimmten Bedingungen, die Überdeckung zwischen den beiden Bremsklappenblechen ungenügend sein kann und diese sich verklemmen können.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht korrigiert wird, zu einem Blockieren der Bremsklappen führen. Eine verminderte Kontrolle über das Segelflugzeug/den Motorsegler kann daraus folgen.

Um diesen potenziell unsicheren Zustand anzusprechen, hat Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH die TM 349-39, 360-29, 825-55 und 863-22 (ein einziges Dokument, nachfolgend als "TM" in dieser AD bezeichnet) herausgegeben. Damit werden Prüfanweisungen zur Verfügung gestellt, um die richtige Überdeckung zwischen den beiden betroffenen Bremsklappenblechen zu überprüfen. Als Konsequenz hat die EASA die AD 2016-0027 herausgegeben, die eine einmalige Inspektion der Überdeckung der betroffenen Bremsklappenbleche und, abhängig vom Ergebnis, die Durchführung der anwendbaren Korrekturmaßnahmen fordert.

Seit diese AD herausgegeben wurde hat Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH die Revision 1 der TN herausgegeben, welche die Erlaubnis zur Durchführung als Piloten/Eigentümer-Inspektion einführt.

Aus den oben genannten Gründen wird diese AD revidiert, um eine Piloten/Eigentümer-Instandhaltung zu autorisieren, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen.

#### **Erforderliche Maßnahmen und Fristen:**

Erforderlich wie angegeben, wenn nicht schon zuvor durchgeführt:

- (1) Innerhalb von 40 Tagen nach dem 23. Februar 2016 [dem Wirksamkeitsdatum der Originalausgabe dieser AD], kontrollieren Sie die Überdeckung der Bremsklappenbleche in Übereinstimmung mit den Anweisungen der TM.
- (2) Werden während der Kontrolle nach Paragraph 1 dieser AD Abweichungen festgestellt, führen Sie die zutreffenden Korrekturmaßnahme(n) **vor dem nächsten Flug** in Übereinstimmung mit den Anweisungen der TM durch.

Bemerkung: Die nach Absatz (1) dieser AD Inspektion notwendige Inspektion kann durch den Piloten/Eigentümer in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 1321/2014 durchgeführt werden.

#### **Weitere Veröffentlichungen:**

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH TM 349-39, 360-29, 825-55, 863-22 (ein Dokument) und die damit verbundene Arbeitsanweisung zur TM, beide Originalausgaben datiert vom 22 Januar 2016 oder Revision 1 vom 29. Februar 2016.

Die Verwendung von späteren genehmigten Ausgaben dieses Dokuments ist erlaubt, 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. Auf Grund der notwendigen Maßnahmen und der Reaktionszeiten, hat die EASA entschieden, eine endgültige AD mit der Aufforderung zur Kommentierung heraus zu geben und den Kommentierungsprozess auf die Zeit nach der Veröffentlichung zu verschieben.

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. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte:  
Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH,  
Krebenstrasse 25,  
73230 Kirchheim / Teck, Germany,  
Tel: +49 7021 7298-0, Fax: +49 7021 7298-199  
Email: [info@schempp-hirth.com](mailto:info@schempp-hirth.com).

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

