



Dringende Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2022-0029-E

Ausgabe: 23. Februar 2022

Bemerkung: Diese dringende 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.38 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 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 genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

MARS A.S.

Muster/Baureihe(n)

ATL-88/90-1B Rettungsfallschirme

Wirksamkeitsdatum: 25. Februar 2022

ETSOA-Nummer : EASA.21O.10057243, REV. A

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: Diese AD ersetzt die dringende EASA AD 2022-0018-E vom 28. Januar 2022.

ATA 25 – Ausstattung / Einrichtung – Rettungsfallschirme – Ausserbetriebsetzung

Hersteller:

MARS A.S.

Betroffen:

ATL-88/90-1B (Verkaufsbezeichnung ATL-15 SL) Rettungsfallschirme, alle Seriennummern (S/N), die nach 2016 hergestellt wurden.

Grund:

Während einer jährlichen Überprüfung an einem der betroffenen Rettungsfallschirme wurde festgestellt, dass die Länge der Aufziehleine zwischen den Pins zu lang war und in einigen Fällen nur einer von 2 Packungslaschen des Rettungsfallschirms bei Betätigung der Aufziehleine hätte geöffnet werden können.

Weiterführende Untersuchungen haben ergeben, dass die Abmessungen der Verlängerung der Aufziehleine außerhalb der Herstellertoleranzen lagen.

Es wird erwartet, dass der Hersteller eine Modifikation entwickelt, um die Lufttüchtigkeit der betroffenen Rettungsfallschirme wieder herzustellen.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht korrigiert wird, eine Fehlfunktion des Rettungsfallschirms verursachen.

Um diesen unsicheren Zustand zu beheben, hat die EASA die dringende AD 2022-0018-E herausgegeben, die die Ausserbetriebsetzung der betroffenen Rettungsfallschirme verlangt.

Seit Herausgabe dieser AD und einigen nachfolgenden Tests wurde festgestellt, dass weitere Seriennummern der Rettungsfallschirme ebenfalls von diesem unsicheren Zustand betroffen sein können.

Aus dem oben genannten Grund behält diese AD die Erfordernisse der dringenden EASA AD 2022-0018-E, welche ersetzt wurde, bei und erweitert den Anwendungsbereich.

Diese AD wird weiterhin als vorläufige Maßnahme betrachtet und weitere AD Maßnahmen können nachfolgen.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

Ausserbetriebsetzung:

- (1) Ab dem Wirksamkeitsdatum dieser AD, lagere den Rettungsfallschirm im geöffneten Zustand in einer Lagerbox und markiere diese Box mit den Worten "Rettungsfallschirm nicht lufttüchtig, nicht benutzen bis zur weiteren Klärung". Die Markierung der Lagerbox kann in der von der zuständigen Behörde akzeptierten Sprache erfolgen.

Anmerkung: Nachdem Rettungsfallschirme nicht als "installed equipment" in Luftfahrzeugen betrachtet werden, unterstehen diese nicht der VO (EU) Nr. 1321/2014 (Teil M und Teil ML). Unabhängig davon sind Eigentümer und Halter von Rettungsfallschirmen beim Betrieb nach EU-Regeln aufgefordert, den Vorgaben einer AD nach VO (EU) Nr.965/2012 der Kommission, Paragraph ORO. GEN.155 (b) und NCO. GEN.145(b) und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976, Paragraph SAO. GEN.120 (b), und der Verordnung (EU) 2018/395 der Kommission, Absatz BOP. BAS.020 zu folgen.

Weitere Veröffentlichungen:

keine

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser AD genehmigen.
2. Die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung führten dazu, dass eine sofortige Veröffentlichung und Bekanntmachung, ohne den vollständigen Konsultationsprozess, erforderlich ist.
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:
MARS A.S., Okružní II 239, 569 43 Jevíčko, CzechRepublic
Telefon: +420 461 353 841;

E-mail: mars@marsjev.cz, marek@marsjev.cz, stindl@marsjev.cz;
Website-<https://www.marsjev.com/>

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