

Gegenstand: Überprüfung des Höhenruders
Betroffen: **ASK 16**; Type-Certificate LBA 758; alle Baureihen und Seriennummern
Klassifizierung: Erhebliche Änderung (Major Change)
Dringlichkeit: Maßnahme A) Innerhalb von 30 Tagen nach Erscheinen der TM
Maßnahme B) Spätestens bis 31.12.2021
Werden Beschädigungen festgestellt, sind diese vor dem nächsten Flug instand zu setzen.

Grund: Ein Segelflugzeug vom Muster K 7 erlitt während eines Windenstarts ein Strukturversagen des Höhenruders. In Folge dessen konnte der Flug nur noch mit eingeschränkter Steuerbarkeit fortgesetzt werden. Ein vollständiger Kontrollverlust ist in solch einem Fall nicht auszuschließen. Das Versagen ist auf eine gelöste Leimung an der Rippe 1 des Höhenruders zurückzuführen. Dieses Problem tritt leider immer wieder auf und wurde in der Vergangenheit bereits mit der LTA 72-7 (zuletzt 72-7/3 aus 1989) und den damit verbundenen TM's adressiert. Trotz bestätigter Durchführung der zugehörigen TM verunfallte die K 7. Die ungarische Untersuchungsbehörde geht davon aus, dass der bisherige kalendarische Überprüfungsrythmus nicht ausreicht, sondern auch die Anzahl der Starts berücksichtigt werden muss. Diesem Vorschlag wird Folge geleistet und ein neues Intervall für die Überprüfung der Höhenruderrippe 1 festgelegt. Auf Grund der ähnlichen Konstruktion des Höhenruders ist auch die ASK 16 davon betroffen.

Maßnahmen:

- A) Überprüfung der Verleimung zwischen Rippe 1 und der Sperrholzbeplankung der Rudernase gemäß Anhang 01-2021 zum Flug- und Betriebshandbuch. Wird eine fehlerhafte Leimung festgestellt, ist der betroffene Bereich entsprechend den Reparaturanweisungen instand zu setzen und der Hersteller darüber in Kenntnis zu setzen.
- B) Die Handbuchseiten des Anhangs 01-2021 sind als Anhang dem Flug- und Betriebshandbuch einzufügen und im Berichtigungsstand einzutragen. Gemäß den Ausführungen im Anhang wird die Durchführung der darin beschriebenen Überprüfung des Höhenruders verpflichtend in folgenden Intervallen:
- 1x innerhalb der letzten 12 Kalendermonate
 - 1x innerhalb der letzten 500 Starts

Es gilt jeweils das zuerst eintretende Kriterium.

Die Wartungsmaßnahme ist im Sinne einer Lufttüchtigkeitsgrenze („Airworthiness Limitation“) zu verstehen.

Material und Zeichnungen: Anhang 01-2021 zum Flug- und Betriebshandbuch, Ausgabe 01.03.2021.

Masse und Schwerpunktlage: Im Falle einer Reparatur ist die Änderung der Masse und Schwerpunktlage durch Wägung zu ermitteln. Ansonsten ist die Änderung der Masse und Schwerpunktlage vernachlässigbar.

Hinweise:

Die Untersuchung des Höhenruders ist im luftrechtlichen Sinne als nicht-komplexe Instandhaltungsmaßnahme zu betrachten und entsprechend den jeweils gültigen Vorschriften zu behandeln. Eine etwaige Reparatur ist im luftrechtlichen Sinne als komplexe Instandhaltungsmaßnahme zu betrachten.

An dieser Stelle sei nochmals auf die Wichtigkeit zur Einhaltung von Beladungs- und Betriebsgrenzen, insbesondere auch bei älteren Flugzeugen, hingewiesen. Der Betrieb des Flugzeuges innerhalb der zulässigen Grenzen ist essentiell für einen sicheren Flugbetrieb!

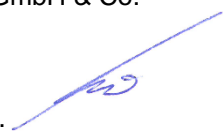
Die BGA (British Gliding Association) hat bereits 2004 für verschiedene ältere Schleicher Flugzeuge die Inspektionsanweisung 042/07/2004 herausgegeben, die in der aktuellen Ausgabe 6 auch frei verfügbar ist. Betreibern von älteren Flugzeugen auch außerhalb des Wirkungsbereichs der BGA sei geraten, diese Inspektionen bei der Wartung ihrer Flugzeuge zu beachten.

Der Untersuchungsbericht der ungarischen Behörde (Ministry for Innovation and Technology – Transportation Safety Bureau) zum letzten bekannten Vorfall einer K 7 ist unter dem Aktenzeichen 2018-734-4 frei verfügbar.

Informationen zu negativen Untersuchungsergebnissen oder anderen Vorkommnissen bitte an pruefbuero@alexander-schleicher.de oder unter 06658/89-0 melden.

Poppenhausen, den 12.07.2021

Alexander Schleicher
GmbH & Co.

i. A. 
(T. Mörsel)

Diese Technische Mitteilung basiert auf einer Änderung, welche von der EASA mit dem Major Change Approval 10076891 anerkannt wurde.