

GFA AIRWORTHINESS DIRECTIVE

TYPE AFFECTED: VENTUS-c (with b fuselage) S/No. ALL. (German TCDS: 349)
VENTUS-cT S/No. ALL. (German TCDS: 825)
VENTUS-cM S/No. ALL. (German TCDS: 825)

SUBJECT: Fuselage / Flight controls. Bearing to fuselage attachment of the automatic coupling points for the Ailerons & airbrakes.

BACKGROUND: During flight one of the automatic coupling point pivot bearings became detached from the fuselage shell.

DOCUMENTATION: The LBA has issued AD-2005-375, and Schempp Hirth has issued Technical Note No 349-30/825-35 dated 20 September 2005 & Appendix to TN 349-30/825-35. Both documents attached and form part of this AD.

ACTION / COMPLIANCE: ACTION A: BEFORE FURTHER FLIGHT inspect the bearing to fuselage attachments (four places) for security. If the bearings are still rigidly attached the aircraft may continue in service. If any looseness for repair or separation is found contact the manufacturer instructions.

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Postfach 14 43 Phone: ++49 7021 7298-0
D-73222 Kirchheim /Teck Fax: ++49 7021 7298-199
Federal Republic of Germany
www.schempp-hirth.com e-mail info@schempp-hirth.com

ACTION B: At or before the next Form 2 inspection, but not later than 31st March 2006, add reinforcement to the bearing/fuselage joint in accordance with TN 349-30/825-35 and its Appendix.

WEIGHT AND BALANCE: Negligible.

IMPLEMENTATION: Action A: May be performed by a person holding a GFA Daily Inspector or higher authorization for FRP.

Action B: Must be performed by a person holding a GFA Maintenance authorization for minor repairs or higher for FRP.

COMPLIANCE: The requirements of this GFA Airworthiness Directive are mandatory. This Directive is issued pursuant to the Rules and Regulations of the Gliding Federation of Australia.

SIGNED:



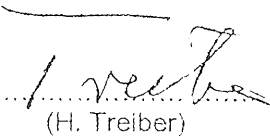
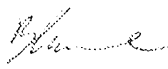
SENIOR TECHNICAL OFFICER AIRWORTHINESS



For and on behalf of:

THE GLIDING FEDERATION
OF AUSTRALIA

SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH. Kirchheim/Teck	Technische Mitteilung Nr. Technical Note No. 349 - 30 / 825 - 35	Blatt: 01 (Page) Blattz.: 02 (No of pages)
<u>GEGENSTAND:</u>	Rumpf, Lagerung der automatischen Ruderanschlüsse	
<u>SUBJECT:</u>	<i>Fuselage, Bearing of the automatic control attachment</i>	
<u>BETROFFEN:</u>	Segelflugzeug Ventus-c (Geräte-Nr. 349) alle Werknummern (mit Rumpf b) Motorsegler Ventus-cT (Geräte-Nr. 825) alle Werknummern Motorsegler Ventus-cM (Geräte-Nr. 825) alle Werknummern	
<u>AFFECTED:</u>	<i>Sailplane Ventus-c (TC-No. 349) all serial numbers (with fuselage b) Powered sailplane Ventus-cT (TC-No. 825) all serial numbers Powered sailplane Ventus-cM (TC-No. 825) all serial numbers</i>	
<u>DRINGLICHKEIT:</u>	<u>Maßnahme 1:</u> Vor dem nächsten Flug	
<u>URGENCY:</u>	<u>Action 1:</u> <i>Before next flight</i> <u>Maßnahme 2:</u> Bis zur nächsten Jahresnachprüfung, spätestens bis zum 31. März 2006 <u>Action 2:</u> <i>At the occasion of the next annual inspection but not later than March 31, 2006</i>	
<u>VORGANG:</u>	Bei einem Ventus c hat sich im Flug die linke Lagerung der automatischen Ruderanschlüsse mit dem Verbindungsgewebe von der Rumpfwand gelöst.	
<u>REASON:</u>	<i>On a Ventus c in flight the bearing of the automatic control attachment separated from the fuselage port shell.</i>	

SCHEMP-P-HIRTH Flugzeugbau GmbH. Kirchheim/Teck	Technische Mitteilung Nr. <i>Technical Note No.</i> 349 - 30 / 825 - 35	Blatt: 02 (Page) Blattz.: 02 (No of pages)
<u>MASSNAHMEN:</u> 1. Die Lagerung der automatischen Ruderanschlüsse an der Rumpfwand ist auf festen Sitz zu überprüfen. Wenn die Lagerung weich oder zum Teil ganz von der Bordwand abgelöst ist, dann sind Reparaturanweisungen vom Hersteller einzuholen. Die Reparatur ist vor dem nächsten Flug durchzuführen! <u>ACTIONS:</u> <i>Check the fixed seat of the bearing of the automatic control attachment. If the bearing of the automatic control attachment is flexible or separated from the fuselage shell, ask the manufacturer for instructions. The repair must be done prior next flight!</i> 2. Lagerungen, die nach Maßnahme 1 überprüft und fest mit der Bordwand verbunden sind, werden entsprechend der Arbeitsanweisung im Anhang verstärkt. <i>Checked bearings according item 1 are to be reinforced, see working instructions in the appendix.</i> <u>MATERIAL:</u> Siehe Arbeitsanweisung im Anhang <i>See working instructions in the appendix of this Technical Note.</i> <u>MATERIAL:</u> <u>GEWICHT:</u> Massenzunahme vernachlässigbar <i>Mass increase negligible</i> <u>WEIGHT:</u> <u>SCHWERPUNKTLAGE:</u> Nicht betroffen <i>Not affected</i> <u>C/G POSITION:</u> <u>HINWEIS:</u> 1. Die Maßnahme 1 kann von einer sachkundigen Person durchgeführt werden und ist im Bordbuch einzutragen. 2. Die Maßnahme 2 ist von einem Luftfahrttechnischen Betrieb mit entsprechender Berechtigung durchzuführen und im Bordbuch zu bescheinigen. <u>REMARK:</u> 1. <i>The action 1 can be accomplished by an experienced person and must be entered in the log book.</i> 2. <i>The action 2 must be accomplished by a certified repair station and entered in the log book.</i>		
Kirchheim/Teck, 20. September 2005 Kirchheim/Teck, September 20 th , 2005 Ausgestellt: Issued:  (H. Treiber)	LBA-anerkannt: LBA-approved:   27. SEP. 2005 <i>The translation into English has been done by best</i>	Zugelassen durch die EASA EASA approved: am on..... mit Zulassungs-Nr.: under Approval No.:

SCHEMPP-HIRTH
Flugzeugbau GmbH.
Kirchheim/Teck

Anhang zur Technischen Mitteilung
Appendix to Technical Note
Nr. 349 - 30 / 825 - 35

Blatt:	01
(Page)	
Blattz.:	02
(No of pages)	

**Arbeitsanweisung zur Verstärkung der Lagerung der automatischen
Ruderanschlüsse im Rumpf**

1. Gewebe um das Lagerungsrohr zwischen den Laschen und der Rumpfschale gut anrauen, siehe Skizze auf Blatt 02.
2. Freien Raum zwischen Lagerungsrohr und Rumpfschale eben mit Kunstharzsystem (eingedickt mit Baumwollflocken) ausfüllen.

Mit 3 Lagen Glasgewebe Qualität 92110 # (163 g/m²) überlaminieren, siehe Skizze auf Blatt 02.
3. Nach dem Aushärten Kanten verputzen.

**Working instructions for reinforcing the bearing of the
automatic control attachment**

1. *Rough the surface of the bearing tube between the lugs and the fuselage shell see drawing on page 02.*
2. *Fill the space between bearing tube and the fuselage shell with resin mixed with cotton flocks.
Apply 3 layers of glass fibre cloth quality 92110 (163 g/m²) refer to drawing on page 02.*
3. *After curing of the resin trim the edge.*

SCHEMPP-HIRTH
Flugzeugbau GmbH.
Kirchheim/Teck

Anhang zur Technischen Mitteilung
Appendix to Technical Note
Nr. 349 - 30 / 825 - 35

Blatt: 02
(Page)
Blattz.: 02
(No of pages)

