



Airworthiness Directive

AD No.: 2025-0157

Issued: 21 July 2025

Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part ML.A.301, as applicable, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part ML.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name:

SCHEMPP-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

Type/Model designation(s):

Ventus-3M powered sailplanes

Effective Date: 04 August 2025

TCDS Number(s): EASA.A.627

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: This AD supersedes EASA AD 2024-0251-E dated 20 December 2024.

ATA 28 – Fuel – Wing Fuel Tank Hose – Inspections / Replacement / Modification

ATA 11 – Placards And Markings – Installation

Manufacturer(s):

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

Applicability:

Ventus-3M powered sailplanes having serial numbers (s/n) 031 MP up to s/n 253 MP (inclusive), if equipped with optional wing fuel tanks.

Definitions:

For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The TN: Schempp-Hirth Technical Note (TN) No. 627-11.

Affected part: Fuel line hose NW 7.3x3-3E ECO DIN73379-1 between the wing fuel tank and the connecting line to the root rib in the wing water tank (see sketch in Ventus-3M Maintenance Manual page 5.14.2.4, Sectional drawing A-B).

Serviceable part: An affected part which is new (never previously installed on any powered sailplane); or a part that before installation has passed an inspection (no defect found) in accordance with the instructions of the TN.



Improved part: Fuel line hose M16FT862, including the connection fittings, as listed in Table “Material for action 3” of the TN Revision 2.

Reason:

Occurrences of fuel found in the wing water tank were reported. The cause of this leakage was identified as ageing/fatigue damage of the affected part.

This condition, if not detected and corrected, could lead to water leak through the damaged affected part to the wing fuel tank, and from there into the fuselage tank, possibly leading to engine in-flight shut-down and reduced control of the sailplane.

To address this potential unsafe condition, Schempp-Hirth published the TN at original issue, providing instructions for inspection of affected parts and installation of placards, and EASA issued AD 2024-0251-E requiring repetitive inspections of affected parts and, depending on findings, replacement of affected part(s) with serviceable part. That AD also required installation of placards in accordance with the TN.

Since that AD was issued, Schempp-Hirth developed an improved part and published Revision 1, followed by Revision 2 of the TN, providing instructions for installation of the improved part, as defined in this AD.

For the reason described above this AD retains the requirements of EASA AD 2024-0251-E, which is superseded, and requires replacement of affected parts with improved parts.

Required Action(s) and Compliance Time(s):

Required as indicated by this AD, unless the action(s) required by this AD have been already accomplished:

In the paragraphs below, reference is made to the minimum TN revision acceptable to comply with the requirements of this AD.

Inspections:

- (1) Before next flight after 24 December 2024 [the effective date of EASA AD 2024-0251-E], and thereafter, at intervals not to exceed 100 flight hours or 4 weeks, whichever occurs first, inspect each affected part in accordance with the instructions of paragraph ‘Action 2’ of the TN original issue.

Corrective Action(s):

- (2) If, during any inspection as required by paragraph (1) of this AD, discrepancies, as described in the TN original issue are detected on an affected part, before next flight, replace that affected part with a serviceable part (see Note 1 of this AD), or replace that affected part by an improved part, in accordance with instructions of paragraph ‘Action 3’ of TN Revision 1.

Note 1: Replacement of an affected part with a serviceable part can be accomplished in accordance with the instructions of the applicable Schempp-Hirth Maintenance Manual.



Placards Installation:

- (3) Before next flight after 24 December 2024 [the effective date of EASA AD 2024-0251-E], install a placard in the powered sailplane cockpit, in accordance with instructions of paragraph 'Action 2' of the TN original issue.

Alternative Method of Compliance:

- (4) Accomplishment on a powered sailplane of the actions defined in paragraphs (4.1) to (4.3) of this AD is an acceptable alternative method to comply with the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this AD for that powered sailplane (see Note 2 of this AD):

- (4.1) Disconnection and draining of the wing fuel tanks in accordance with the instructions of paragraph 'Action 1' of the TN original issue.
- (4.2) Installation of a placard in accordance with the instructions of paragraph 'Action 1' of the TN original issue.
- (4.3) Amendment of the applicable Aeroplane Flight Manual (AFM) to prohibit operation of the powered sailplane with wing fuel tank connected. This can be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

Note 2: The actions identified in paragraph (4) of this AD are no longer required, when the actions required by paragraphs (1) to (3) of this AD, as applicable, are accomplished on a powered sailplane.

Modification:

- (5) Within 17 months after the effective date of this AD, replace each affected part on a powered sailplane by an improved part, in accordance with the instructions of paragraph 'Action 3' of the TN Revision 1.
- (6) Following the replacement of each affected part on a powered sailplane, as required by paragraph (5) of this AD, the placards installed on that powered sailplane in accordance with the requirement of paragraph (3) or (4.2) of this AD, as applicable, and the AFM amendment as required by paragraph (4.3) of this AD, if applicable, can be removed.

Terminating Action(s):

- (7) Modification of a powered sailplane as required by paragraph (5) of this AD, constitutes terminating action for the repetitive inspections as required by paragraph (1) of this AD for that powered sailplane.

Part(s) Installation:

- (8) From 24 December 2024 [the effective date of EASA AD 2024-0251-E], and unless otherwise required by paragraph (9) of this AD, it is allowed to install an affected part on a powered sailplane, provided that it is a serviceable part, as defined in this AD.
- (9) After modification of a powered sailplane, as required by paragraph (5) of this AD, do not install an affected part on that powered sailplane.



Ref. Publications:

Schempp-Hirth Technical Note No. 627-11 original issue dated 19 December 2024 or Revision 1 dated 05 March 2025, or Revision 2 dated 03 June 2025.

The use of later approved revisions of the above-mentioned document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.

Remarks:

1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.
2. This AD was posted on 20 June 2025 as PAD 25-089 for consultation until 18 July 2025. No comments were received during the consultation period.
3. Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.
4. Information about any failures, malfunctions, defects or other occurrences, which may be similar to the unsafe condition addressed by this AD, and which may occur, or have occurred on a product, part or appliance not affected by this AD, can be reported to the [EU aviation safety reporting system](#). This may include reporting on the same or similar components, other than those covered by the design to which this AD applies, if the same unsafe condition can exist or may develop on an aircraft with those components installed. Such components may be installed under an FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), Supplemental Type Certificate (STC) or other modification.
5. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, Kребenstr. 25, 73230 Kirchheim, Germany. Telephone: +49 7021 72980; e-mail: info@schempp-hirth.com.



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2025-0157

SCHEMPH-HIRTH FLUGZEUGBAU GmbH

Planeurs motorisés Ventus-3M

**Carburant – Tuyau du réservoir de carburant de l'aile – Inspections / Remplacement /
Modification – Étiquettes et marquages – Installation**

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

04 août 2025

CONSTRUCTEUR(S) :

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH (Schempp-Hirth)

APPLICABILITE :

Planeurs motorisés Stemme S12, tous les numéros de série (n/s).

DEFINITIONS :

Les définitions suivantes s'appliquent dans le cadre de cette CN :

La note technique TN : Schempp-Hirth (TN) n° 627-11.

Pièce affectée : tuyau de conduite de carburant NW 7.3x3-3E ECO DIN73379-1 entre le réservoir de carburant de l'aile et la conduite de raccordement à la nervure d'emplanture dans le réservoir d'eau de l'aile (voir croquis dans le manuel d'entretien du Ventus-3M, page 5.14.2.4, dessin en coupe A-B).

Pièce réparable : une pièce affectée qui est neuve (jamais installée auparavant sur un planeur motorisé) ; ou une pièce qui, avant son installation, a passé avec succès une inspection (aucun défaut constaté) conformément aux instructions de la TN.

Pièce améliorée : tuyau de conduite de carburant M16FT862, y compris les raccords, comme indiqué dans le tableau « Matériel pour l'action 3 » de la révision 2 du TN.

RAISON :

Des traces de carburant ont été détectées dans le réservoir d'eau de l'aile. La cause de cette fuite a été identifiée comme étant le vieillissement/la fatigue de la pièce affectée

Si ce problème n'est pas détecté et corrigé, il pourrait entraîner une fuite d'eau à travers la pièce endommagée vers le réservoir de carburant de l'aile, puis vers le réservoir du fuselage, ce qui pourrait provoquer l'arrêt du moteur en vol et réduire le contrôle du planeur.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, Schempp-Hirth a publié la TN dans sa version originale, fournissant des instructions pour l'inspection des pièces concernées et l'installation d'étiquettes, et l'AESA a publié la CN AD 2024-0251-E exigeant des inspections répétitives des pièces affectées et, en fonction des résultats, le remplacement des pièces affectées par des pièces en état de fonctionnement. Cette CN exigeait également l'installation d'étiquettes conformément à la TN.

Depuis la publication de cette CN, Schempp-Hirth a mis au point une pièce améliorée et publié la révision 1, suivie de la révision 2 de la TN, fournissant des instructions pour l'installation de la pièce améliorée, telle que définie dans la CN.

Pour la raison décrite ci-dessus, la CN maintient les exigences de la CN 2024-0251-E de l'AESA, qui est remplacée, et exige le remplacement des pièces affectées par des pièces améliorées.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Requises telles que précisées dans cette CN, sauf si ces actions requises par cette CN ont déjà été réalisées :

Dans les paragraphes ci-dessous, il est fait référence à la révision minimale acceptable du TN pour se conformer aux exigences de la présente CN.

Inspections :

(1) Avant le prochain vol après le 24 décembre 2024 [date d'entrée en vigueur de la CN EASA 2024-0251-E], et par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 100 heures de vol ou 4 semaines, selon la première éventualité, inspecter chaque pièce concernée conformément aux instructions du paragraphe « Action 2 » de la version originale de la TN.

Mesures correctives :

(2) Si, lors d'une inspection requise au paragraphe (1) de la CN, des anomalies telles que décrites dans la version originale de la TN sont détectées sur une pièce affectée, avant le prochain vol, remplacer cette pièce affectée par une pièce en état de fonctionnement (voir la note 1 de la CN) ou remplacer cette pièce affectée par une pièce améliorée, conformément aux instructions du paragraphe « Action 3 » de la révision 1 de la TN.

Note 1 : Le remplacement d'une pièce affectée par une pièce en état de fonctionnement peut être effectué conformément aux instructions du manuel d'entretien Schempp-Hirth applicable.

Installation des plaquettes :

(3) Avant le prochain vol après le 24 décembre 2024 [date d'entrée en vigueur de la CN 2024-0251-E de l'AESA], installer une plaquette dans le cockpit du planeur motorisé, conformément aux instructions du paragraphe « Action 2 » de la version originale de la TN.

Autre méthode de mise en conformité :

(4) La réalisation sur un planeur motorisé des actions définies aux paragraphes (4.1) à (4.3) de la CN est une autre méthode acceptable pour se conformer aux exigences des paragraphes (1), (2) et (3) de la CN pour ce planeur motorisé

(voir la note 2 de la CN) :

(4.1) Déconnexion et vidange des réservoirs de carburant des ailes conformément aux instructions du paragraphe « Action 1 » de la version originale de la TN.

(4.2) Installation d'une plaque conformément aux instructions du paragraphe « Action 1 » de la version originale de la TN.

(4.3) Modification du manuel de vol de l'avion (AFM) applicable afin d'interdire l'utilisation du planeur motorisé avec les réservoirs de carburant des ailes connectés. Cela peut être réalisé en insérant une copie de la CN dans l'AFM.

Remarque 2 : Les mesures identifiées au paragraphe (4) de la CN ne sont plus requises lorsque les mesures requises aux paragraphes (1) à (3) de la présente CN, le cas échéant, sont réalisées sur un planeur motorisé.

Modification :

(5) Dans les 17 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la CN, remplacer chaque pièce affectée sur un planeur motorisé par une pièce améliorée, conformément aux instructions du paragraphe « Action 3 » de la révision 1 de la note technique.

(6) Après le remplacement de chaque pièce affectée sur un planeur motorisé, comme l'exige le paragraphe (5) de la CN, les plaquettes installées sur ce planeur motorisé conformément aux exigences du paragraphe (3) ou (4.2) de la CN, selon le cas, et la modification du manuel de vol (AFM) requise au paragraphe (4.3) de la CN, le cas échéant, peuvent être retirées.

Mesures de clôture :

(7) La modification d'un planeur motorisé conformément au paragraphe (5) de la CN constitue une mesure de clôture pour les inspections répétitives requises au paragraphe (1) de la CN pour ce planeur motorisé.

Installation de pièces :

(8) À compter du 24 décembre 2024 [date d'entrée en vigueur de la CN EASA 2024-0251-E], et sauf indication contraire au paragraphe (9) de la CN, il est permis d'installer une pièce affectée sur un planeur motorisé, à condition qu'il s'agisse d'une pièce en état de service, telle que définie dans la CN.

(9) Après modification d'un planeur motorisé, comme l'exige le paragraphe (5) de la CN, ne pas installer une pièce affectée sur ce planeur motorisé.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

Note technique Schempp-Hirth n° 627-11, version originale datée du 19 décembre 2024, ou révision 1 datée du 5 mars 2025, ou révision 2 datée du 3 juin 2025.

L'utilisation de révisions approuvées ultérieurement des documents susmentionnés est acceptable pour la conformité aux exigences de la présente CN.

REMARQUES :

[...]