



Richtlinie für die Notfall-Lufttüchtigkeit

AD-Nr.: 2022-0267-E

Ausgestellt: 27. Dezember 2022

Hinweis: Diese Notfall-Lufttüchtigkeitsanweisung (AD) wird von der EASA gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 im Namen der Europäischen Union, ihrer Mitgliedstaaten und der europäischen Drittländer, die sich an den Tätigkeiten der EASA gemäß Artikel 129 der genannten Verordnung beteiligen, herausgegeben.

Diese AD wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 748/2012, Teil 21.A.3B herausgegeben. Gemäß der Verordnung (EU) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.301, bzw. Anhang Vb, Teil ML.A.301, ist die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs durch die Erfüllung aller geltenden ADs sicherzustellen. Folglich darf niemand ein Luftfahrzeug, für das eine AD gilt, betreiben, es sei denn, die Agentur [Verordnung (EU) 1321/2014 Anhang I Teil M.A.303 bzw. Anhang Vb Teil ML.A.303] oder die Behörde des Eintragsstaats [Verordnung (EU) 2018/1139, Artikel 71 Freistellung] hat etwas anderes festgelegt.

Name des Inhabers der Bauartgenehmigung:

CEAPR

Typ/Modellbezeichnung(en)

:

DR 400 Flugzeuge

Datum des Inkrafttretens: 29.

Dezember 2022 **TCDS-Nummer(n):**

EASA.A.367

Ausländische AD: Nicht anwendbar

Ersetzt: Keine

ATA 57 - Flügelhauptträger - Flugverbot

ATA- Flughandbuch / Betriebsbeschränkung - Änderung

Hersteller(n):

Centre Est Aéronautique, Construction Aéronautique de Bourgogne, APEX Industries, Finch Aircraft, Robin Aircraft

Anwendbarkeit:

CEAPR DR 400/125, DR 400/140, DR 400/160, DR 400/180, DR 400/180 R, DR 400/2+2, DR 400/120, DR 400/125i, DR 400/140 B, DR 400/120 A, DR 400/160 D, DR 400/120 D, DR 400/180 S, DR 400/100, DR 400 RP, DR 400 NGL, DR 400/200 R und DR 400/200 I mit den Seriennummern (s/n) 2444 bis 2777 (einschließlich) sowie alle Flugzeuge (Modelle wie oben aufgeführt), die mit einem nach dem 01. Februar 2000 gelieferten oder nach diesem Datum von Robin Aircraft überholten Flügel in Betrieb sind.

Definitionen:

Für die Zwecke dieses AD gelten die folgenden Definitionen:



Betroffenes Teil: Hauptflügelholme mit den Nummern 2543 bis 2549 einschließlich, 2559 bis 2562 einschließlich, 2567 bis 2570 einschließlich, 2575 bis 2580 einschließlich, 2583 oder 2584 oder 2615 bis 2618 inklusive. Es ist bekannt, dass diese Haupttragflächenholme in der Produktion in Flugzeuge mit den Kennungen



2690 und 2694, s/n 2696 bis einschließlich 2699, s/n 2709 bis einschließlich 2712, s/n 2714, 2715, 2720, 2724
und 2725, s/n 2727 bis 2731 einschließlich, s/n 2734, 2735, 2738, 2751, 2766, 2767 oder 2772.

Das SB: CEAPR Service Bulletin (SB) 221201.

Gruppen: Flugzeuge der Gruppe 1 sind solche, bei denen ein betroffenes Teil eingebaut ist. Flugzeuge der Gruppe 2 sind solche, bei denen kein betroffenes Teil eingebaut ist.

Der Grund:

Bei einer Routinekontrolle eines Tragflächen-Hauptholms nach einer Produktionsabweichung von einem genehmigten Herstellungsverfahren wurde ein betroffenes Teil festgestellt. Nachfolgende Untersuchungen ergaben, dass 7 Chargen der betroffenen Teile, die in ausgelieferte Flugzeuge eingebaut wurden, potenziell betroffen sind.

Wenn dieser Zustand nicht korrigiert wird, kann dies zu einer verminderten strukturellen Festigkeit des Flügels führen, was möglicherweise ein Versagen der Flügelstruktur zur Folge hat.

Um diesen potenziell unsicheren Zustand zu beheben, hat die CEAPR die SB herausgegeben, um Informationen über die betroffenen Teile bereitzustellen und die Empfehlung eines Flugverbots einzuführen.

Aus dem oben beschriebenen Grund verbietet diese AD Flüge für Flugzeuge der Gruppe 1 und verlangt Betriebsbeschränkungen für Flugzeuge der Gruppe 2. Diese AD erfordert auch eine Änderung des anwendbaren Flughandbuchs (Airplane Flight Manual, AFM).

Dieses AD wird als vorläufige Maßnahme betrachtet, der weitere AD-Maßnahmen folgen können.

Erforderliche Maßnahme(n) und Erfüllungszeitpunkt(e):

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht bereits durchgeführt:

Verbot der Flucht:

- (1) Für Flugzeuge der Gruppe 1: Ab dem Datum des Inkrafttretens dieser AD darf das Flugzeug nicht mehr betrieben werden.

Operative Beschränkungen:

- (2) Für Flugzeuge der Gruppe 2: Ab dem Datum des Inkrafttretens dieser AD darf das Flugzeug nur in der Kategorie "Normal" betrieben werden; jeglicher Kunstflugbetrieb oder ein Betrieb mit einem Lastfaktor von mehr als +3,8g / -1,9g ist verboten.

AFM-Änderung:

- (3) Vor dem nächsten Flug nach dem Datum des Inkrafttretens dieser AD ist das zutreffende Flughandbuch zu ändern, indem die in Absatz (1) bzw. (2) dieser AD geforderte(n) Begrenzung(en) eingeführt wird (werden), was durch Einfügen einer Kopie dieser AD auf der Vorderseite des Flughandbuchs erfolgen kann, alle Piloten zu informieren und danach das Flugzeug entsprechend zu betreiben.



Ref. Veröffentlichungen:

CEAPR SB 221201 ursprüngliche Ausgabe vom 23. Dezember 2022.

Die Verwendung später genehmigter Überarbeitungen des oben genannten Dokuments ist zulässig, um die Anforderungen dieser AD zu erfüllen.

Bemerkung:

1. Auf Antrag und mit entsprechender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Einhaltung dieser AD genehmigen.
2. Die Ergebnisse der Sicherheitsbewertung haben gezeigt, dass eine sofortige Veröffentlichung und Notifizierung erforderlich ist, ohne dass ein vollständiges Konsultationsverfahren durchgeführt wird.
3. Anfragen zu dieser AD sollten an die EASA Safety Information Section, Certification Directorate, gerichtet werden. E-Mail: ADs@easa.europa.eu.
4. Informationen über Ausfälle, Fehlfunktionen, Defekte oder andere Vorkommnisse, die dem in dieser AD behandelten unsicheren Zustand ähnlich sein können und die bei einem nicht von dieser AD betroffenen Produkt, Bau- oder Ausrüstungsteil auftreten oder aufgetreten sind, können an das [EU-Luftfahrtsicherheitsmeldesystem](#) gemeldet werden. Dies kann auch Meldungen über dieselben oder ähnliche Komponenten umfassen, die nicht unter die Konstruktion fallen, für die diese AD gilt, wenn derselbe unsichere Zustand in einem Luftfahrzeug, in das diese Komponenten eingebaut sind, bestehen oder sich dort entwickeln kann. Solche Komponenten können im Rahmen einer FAA-Teileherstellerzulassung (PMA), einer ergänzenden Musterzulassung (STC) oder einer anderen Änderung eingebaut sein.
5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen in dieser AD wenden Sie sich bitte an: CEAPR, Bureau de Navigabilité, 1 Route de Troyes - 21121 Darois, Frankreich, Telefon: +33 (3) 80 35 25 22, E-Mail: info@ceapr.com, Website: www.ceapr.com.

