



Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2020-0001

Ausgabe: 08. Januar 2020

Bemerkung: Diese 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 Eintragungsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

CEAPR

Muster/Baureihe(n)

DR 400 (Motor-)Flugzeuge

Wirksamkeitsdatum: 22. Januar 2020

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.367

Ausländische AD: Nicht zutreffend

ersetzt: keine

ATA 75 – Luft - Lufteinlasskanal – Modifikation / Inspektion

Hersteller:

Cente est Aéronautique, Avions Pierre Robin, Robin Aviation, Construction Aéronautiques de Bourgogne, APEX Industries, Robin Aircraft

Betroffen:

DR 400/100, DR 400/120, DR 400/120 A, DR 400/120 D, DR 400/140, DR 400/140 B, DR400/160 DR 400/160 D, DR 400/180, DR 400/180 R, DR 400/180 S und DR 400 NGL Flugzeuge, alle Seriennummern, wenn ausgerüstet mit einem Lufteinlasskanal Typ G Teile-Nr. 56.18.68.320, Typ H Teile-Nr. 56.18.13.010 oder Typ J Teile-Nr. 56.18.68.360

Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser LTA gelten die folgenden Definitionen:

Die TM: CEAPR Verbindliches Service Bulletin (SB) 180101.

Betroffenes Teil: Lufteinlasskanal Typ G, Teile-Nr. 56.18.68.320, Typ H Teile-Nr. 56.18.13.010 oder Typ J Teile-Nr. 56.18.68.360, die nicht in Übereinstimmung mit den Anweisungen des SB geändert wurden.

Lufttüchtiges Teil: Lufteinlasskanal Typ G, Teile-Nr. 56.18.68.320, Typ H Teile-Nr. 56.18.13.010 oder Typ J Teile-Nr. 56.18.68.360, die in Übereinstimmung mit den Anweisungen des SB geändert wurden.

Gruppen: Gruppe 1 Flugzeuge sind solche, die ein betroffenes Teil installiert haben.
Gruppe 2 Flugzeuge sind solche, die kein betroffenes Teil installiert haben

Grund:

Es wurde von einem Motorausfall im Flug berichtet. Die Ergebnisse der technischen Untersuchung zeigten das Vorhandensein von Mücken (kleine fliegende Insekten) im Vergaser, welche den Kraftstofffluss zur Hauptdüse verstopft hatten. Es wurde ermittelt, dass es in diesem Fall die Mücken geschafft hatten, den Luftfilter zu umgehen, weil dieser nicht richtig positioniert war.

Dieser Zustand kann, wenn er nicht bemerkt und korrigiert wird, zu weiteren Motorausfällen im Flug führen, welche eine Notlandung zur Folge haben können mit der Gefahr von Beschädigungen des Flugzeugs oder Verletzungen der Insassen.

Um diesem potenziell unsicheren Zustand zu begegnen, hat CEAPR die SB herausgegeben (später überarbeitet, um die betroffenen Flugzeuge zu ergänzen) mit Anweisungen zur Änderung der Luftfilterbefestigung und dem Hinzufügen einer weiteren Inspektions-/Reinigungsaufgabe des Luftfilters im Instandhaltungsprogramm. Dabei geht es darum sicherzustellen, dass der Luftfilter korrekt positioniert ist und kein Spalt zwischen Filter und Lufteinlasskanal entlang des gesamten Umfangs besteht.

Aus den oben beschriebenen Gründen erfordert diese AD eine Änderung der Luftfilterbefestigung für bestimmte Flugzeuge und weitere wiederkehrende Inspektionen der Luftfilter für alle Flugzeuge.

Erforderliche Maßnahme(n) und Frist(en):

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht zuvor ausgeführt:

Änderung / Inspektion:

- (1) Für Luftfahrzeuge der Gruppe 1: Ändern Sie die Befestigung des Luftfilters gemäß den Anweisungen in dem SB innerhalb von 50 Flugstunden (siehe Anm. 1 dieser AD) oder bei der nächsten fälligen geplanten Instandhaltung, je nachdem was zuerst nach dem Wirksamwerden dieser AD fällig wird. Die Änderung macht aus einem Gruppe 1 Flugzeug ein Gruppe 2 Flugzeug.
- (2) Für Luftfahrzeuge der Gruppe 2: Inspizieren und reinigen Sie den Filter in Übereinstimmung mit dem SB (siehe Anm. 2 dieser AD)
 - innerhalb 50 Flugstunden (siehe Anm. 1 dieser AD) oder
 - während der nächsten planmäßigen Jahreskontrolle
 je nachdem was zuerst fällig wird nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD oder

 für Flugzeuge, die vor dem Wirksamkeitsdatum dieser AD geändert wurden
 - innerhalb 50 Flugstunden (siehe Anm. 1 dieser AD) nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD und danach
 - in Intervallen nicht größer als 50 Flugstunden oder
 - während der nächsten planmäßigen Jahreskontrolle
 - nach jedem Luftfilterwechsel am Flugzeug
 je nachdem was zuerst fällig wird.

Anmerkung 1: Eine nicht-kumulative Toleranz von 10 Flugstunden kann für die Zeit und das Intervall der Absätze (1) und (2) angewendet werden

Korrekturmaßnahmen:

- (3) Wenn bei einer Inspektion gemäß Absatz (2) dieser AD der Luftfilter nicht korrekt eingebaut vorgefunden wird, führen Sie vor dem nächsten Flug die Korrekturmaßnahmen in Übereinstimmung mit den Anweisungen des SB durch (siehe Anm. 2 dieser AD)

Anmerkung 2: Die Inspektion und das Reinigen wie in Absatz (2) gefordert sowie die Korrekturmaßnahmen nach Absatz (3) dieser AD können vom Piloten/Eigentümer in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Absatz M.A.801 der Verordnung (EU) 1321/2104 durchgeführt werden.

Teileinstallation:

- (4) Für Flugzeuge der Gruppe 1 und 2: Nach dem Wirksamkeitsdatum dieser AD ist es erlaubt, an Flugzeugen den Lufteinlass Typ G, Teile-Nr. 56.18.68.320, Typ H Teile-Nr. 56.18.13.010 oder Typ J Teile-Nr. 56.18.68.360 zu installieren, sofern er sich um ein lufttichtiges Teil wie in dieser AD definiert handelt.

Weitere Veröffentlichungen:

CEAPR SB 180101, Originalausgabe vom 16. Februar 2018 oder Revision 1 vom 01. Oktober 2019.

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

Bemerkungen:

1. Auf Antrag und mit ausreichender Begründung kann die EASA alternative Methoden zur Übereinstimmung mit dieser LTA genehmigen.
2. Diese AD wurde am 21. Februar 2019 als PAD 19-028 zur Kommentierung bis 21. März 2019 und ein weiteres Mal am 7. Oktober 2019 als PAD 19-028R1 zur Kommentierung bis 4. November 2019 veröffentlicht. Das Comment Response Document finden Sie im EASA Safety Publication Tool als ZIP-Datei im Anhang zu dieser AD.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Programming and Continued Airworthiness 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.
5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte: CEAPR, Bureau de Navigabilité, 1 Route de Troyes – 21121 Darois, France
Tel. +33 (3) 80 35 25 22, E-mail: info@ceapr.com oder Website: www.ceapr.com
Abschnitt „My question“ und dann „I have a question about airworthiness“.

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