



Dringende Lufttüchtigkeitsanweisung (AD)

AD Nr.: 2023-0048-E

Ausgabe: 07. März 2023



Bemerkung: Diese dringende 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.3B herausgegeben. In Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 1321/2014, Anhang I, Teil M.A.301 oder Anhang Vb ML.A.301, wenn zutreffend, 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 Anhang Vb Teil ML.A.303 oder genehmigt durch die Behörde des Eintragsstaates [VO (EG) 2018/1139, Ausnahmeregel Artikel 71].

Halter der Musterzulassung

CEAPR

Muster/Baureihe(n)

DR 400 Flugzeuge

Wirksamkeitsdatum: 09. März 2023

Kennblatt (TCDS) – Nummer: EASA.A.367

Ausländische AD: nicht zutreffend

ersetzt: Diese AD ersetzt EASA AD 2022-0267-E vom 27. Dezember 2022.

ATA 57 – Tragflächen - Hauptflügelholm

ATA 11 – Placards and Markings – Innenbeschilderung – Installation

ATA – Flughandbuch / Betriebsbeschränkungen - Änderung

Hersteller:

Centre Est Aeronautique, Avion Pierre Robin, Construction Aeronautique de Bourgogne, APEX Industries, Finch Aircraft, Robin Aircraft

Betroffen:

CEAPR DR 400/100, DR 400/120, DR 400/120 A, DR 400/120 D, DR 400/125, DR 400/125i, DR 400/140, DR 400/140B, DR 400/160, DR 400/160 D, DR 400/180, DR 400/180 R, DR 400/180 S, DR 400/200 I, DR 400/200 R, DR 400/2+2, DR 400 RP, DR 400 NGL und DR400/500 Flugzeuge, alle Seriennummern (s/n)

Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieser AD gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

Die TM/SB: CEAPR Service Bulletin (SB) 221201 Revision 2.

Betroffenes Teil: Hauptflügelholme mit den Nummern 2114, 2149, 2158, 2160, 2165, 2174, 2180, 2182, 2186, 2189, 2190, 2193, 2194, 2198, 2201, 2209, 2220, 2223, 2226, s/n 2228 bis einschließlich 2237, s/n 2239 bis einschließlich 2632 oder s/n 2639 bis einschließlich 2645 und jeder Haupttragflächenholm, an dem nach dem 31. Dezember 1973, aber vor dem Datum des Inkrafttretens dieser AD eine Reparatur, die in der SB (wie in dieser AD definiert) als "betroffene Reparatur" bezeichnet wird, vom Instandhaltungsbetrieb des Inhabers der Musterzulassung durchgeführt wurde;

ausgenommen: alle Haupttragflächenholme, an denen entweder die von APEX AIRCRAFT / CEAPR genehmigte Änderung (mod) Nr. 020903 in der Produktion eingebaut wurde, oder die (nach der Auslieferung des Flugzeugs) gemäß den Anweisungen der APEX AIRCRAFT / CEAPR-Änderungsanweisung Nr. 1001047 Ausgabe H verstärkt wurden

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

Grund:

Bei einer Stichprobenkontrolle eines Hauptflügelholms in der Produktionslinie wurde eine abweichende Verklebung festgestellt. Nach Untersuchungen wurde festgestellt, dass auch andere (Chargen von) Hauptflügelholme, die in anderen Produktionsflugzeugen sowie in bereits ausgelieferten, in Betrieb befindlichen Flugzeugen eingebaut waren, potenziell betroffen waren.

Wenn dieser Zustand nicht korrigiert wird, könnte dies zu einer verminderten strukturellen Festigkeit des Flügels führen, was möglicherweise ein strukturelles Versagen des Flügels und damit den Verlust des Flugzeugs zur Folge hat.

Um diesen potenziell unsicheren Zustand zu beheben, gab die CEAPR SB 221201 (bei der ursprünglichen Ausgabe) heraus, um Informationen über möglicherweise betroffene Teile bereitzustellen und ein Flugverbot für bestimmte Flugzeuge zu empfehlen. Daraufhin erließ die EASA die Notfall-AD 2022-0267-E, die den Weiterflug für bestimmte Flugzeuge verbietet und Betriebsbeschränkungen für die anderen (potenziell) betroffenen Flugzeuge sowie eine Änderung der geltenden Flughandbücher (AFM) vorschreibt.

Seit der Herausgabe dieser AD haben weitere Untersuchungen ergeben, dass möglicherweise mehr Flugzeuge als ursprünglich identifiziert von dem in dieser AD behandelten unsicheren Zustand betroffen sind und dass die erforderlichen Betriebsbeschränkungen angepasst und/oder zusätzlich geklärt werden müssen.

Außerdem wurde festgestellt, dass die Flugzeuge, für die ein Flugverbot verhängt worden war, den sicheren Betrieb wieder aufnehmen können, sofern die neu festgelegten (geänderten) Beschränkungen umgesetzt werden. CEAPR hat SB 221201 entsprechend überarbeitet und die SB, wie in dieser AD definiert, veröffentlicht.

Aus den oben beschriebenen Gründen ersetzt diese AD die EASA-Notfall-AD 2022-0267-E und erfordert eine Änderung des Flughandbuchs, um neue (geänderte) Betriebsbeschränkungen einzuführen, ein Hinweisschild anzubringen, das die reduzierte strukturelle Höchstgeschwindigkeit (VNO) angibt, und das Flugverbot aufzuheben.

Dieses AD ist noch als vorläufige Maßnahme zu betrachten, der weitere AD-Maßnahmen folgen können.

Erforderliche Maßnahmen und Fristen:

Erforderlich wie angegeben, sofern nicht bereits ausgeführt:

Operative Beschränkungen:

- (1) Für Flugzeuge der Gruppe 1: Ab dem Datum des Inkrafttretens dieser AD ist es erlaubt, das Flugzeug mit den folgenden Einschränkungen zu betreiben:
- Alle Flugmanöver sind mit Vorsicht und nur durch gleichmäßige Betätigung der Flugsteuerung auszuführen;
 - Kurven mit mehr als 60° Neigung, Lazy Eights, Chandellen und alle anderen Kunstflugmanöver sind verboten;
 - Absichtlich herbeigeführte Strömungsabriss sind erlaubt, sofern ein Fluglehrer an Bord ist, der direkten Zugriff auf die Flugsteuerung hat, um sicherzustellen, dass die Betriebsgrenzen nicht überschritten werden;
 - Die VNO wird auf 230 km/h (124 Kts) reduziert

Änderung des Flughandbuchs:

- (2) Für Flugzeuge der Gruppe 1: Vor dem nächsten Flug nach dem Datum des Inkrafttretens dieser AD ist das zutreffende Flughandbuch zu ändern, indem die in Absatz (1) dieser AD geforderten Begrenzungen aufgenommen werden, was durch Einfügen einer Kopie dieser AD in den Abschnitt "Begrenzungen" des Flughandbuchs erreicht werden kann, alle Piloten sind zu informieren und danach ist das Flugzeug entsprechend zu betreiben.

Anbringung Beschilderung:

- (3) Für Flugzeuge der Gruppe 1: Innerhalb von 30 Flugstunden oder 30 Tagen, je nachdem, was zuerst nach Inkrafttreten dieser AD eintritt, ist im Cockpit des Flugzeugs neben dem Fahrtmesser ein Schild mit der reduzierten VNO gemäß den Anweisungen des SB anzubringen. Dieses Schild muss in Übereinstimmung mit den Spezifikationen und Anweisungen des SB hergestellt werden. Die Anbringung des Schildes kann von einem lizenzierten Piloten durchgeführt werden.

Bauteil-Installation:

- (4) Für Flugzeuge der Gruppe 1 und Gruppe 2: Ab dem Datum des Inkrafttretens dieser AD darf ein betroffenes Teil nicht mehr in ein Flugzeug eingebaut werden.

Weitere Veröffentlichungen:

CEAPR SB 221201 Originalausgabe (Ausgabe 1) vom 23. Dezember 2022 oder Revision 1 vom 28. Dezember 2022, oder Revision 2 vom 06. März 2023.

APEX AIRCRAFT / CEAPR mod No. 020903 (genehmigt am 20. Januar 2003) und zugehörige Änderungsanweisung No. 1001047 Originalausgabe (Issue H) vom 19. Mai 2003.

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 AD genehmigen.
2. Die Ergebnisse der Sicherheitsanalyse hat die Notwendigkeit einer sofortigen Veröffentlichung und Benachrichtigung ergeben, ohne den vollen Kommentierungsprozess.
3. Anfragen zu dieser AD sollen an die EASA Safety 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. Dies kann auch die Meldung über gleiche oder ähnliche Komponenten sein, die nicht in dieser AD und der darin beschriebenen Konstruktion verbaut sind, sofern der gleiche unsichere Zustand bei Flugzeugen mit diesen Komponenten besteht oder entstehen könnte. Solche Komponenten könnten unter einem FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), einer ergänzenden Musterzulassung (Supplemental Type Certificate, STC) oder im Rahmen einer anderen Änderung eingebaut sein.
5. Bei Fragen zum technischen Inhalt der Anforderungen dieser AD kontaktieren sie bitte: CEAPR, Bureau de Navigabilite, 1 Route de Troyes - 21121 Darois, Frankreich, Telefon: +33 (3) 80 35 25 22, E-Mail: info@ceapr.com, Website: www.ceapr.com.

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