

Avis d'émission d'une Directive de Navigabilité (AD)* par

l'EASA, European Aviation Safety Agency

l'autorité primaire d'un matériel étranger

Les examens ou modifications décrits ou rappelés ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans la Directive de Navigabilité citée ci-dessous entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

(Envoi 12/2010 du 16 juin 2010)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2010-0106

ISSOIRE AVIATION

Avions APM 20, APM 30

Atterrisseurs - Jambe de l'atterrisseur principal -
Inspection/Remplacement

Nota pour les exploitants et organismes d'entretien d'aéronefs inscrits au registre français :

Si l'AD jointe invite à un contact vers l'autorité primaire de l'AD, contacter le bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

Si pour l'exécution d'une tâche donnée, l'AD jointe se réfère à une qualification de personnel répondant à une réglementation nationale, il est possible de faire intervenir, pour cette tâche, du personnel de qualification équivalente acceptée dans l'Union Européenne.

Si l'AD jointe se réfère à une donnée de navigabilité ou une instruction pour le maintien de la navigabilité (Manuel de Vol, Manuel de Maintenance, ...) qui n'est pas celle approuvée ou pas celle en vigueur en France ou si l'AD jointe présente une difficulté d'application liée à sa spécificité nationale, exposer le problème auprès du département technique du GSAC (par courriel à "contact@gsac.fr" ou par fax au 01 46 90 48 48) ou auprès du bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

La recopie de cette AD peut avoir dégradé la définition du document présenté. En cas de difficulté à lire certains éléments de cette AD, se reporter à l'AD originale mise à disposition par l'autorité primaire de l'AD.

* Cette AD est exigible au titre du règlement Européen 1702/2003 ou de la Décision n°2/2003 de l'EASA.

| | |
|--|--|
| EASA | AIRWORTHINESS DIRECTIVE |
|  | <p>AD No.: 2010-0106</p> <p>Date: 07 June 2010</p> <p>Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 on behalf of the European Community, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 of that Regulation.</p> |
| <p>This AD is issued in accordance with EC 1702/2003, Part 21A.3B. In accordance with EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.301, 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 [EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [EC 216/2008, Article 14(4) exemption].</p> | |
| <p>Type Approval Holder's Name:</p> <p>ISSOIRE AVIATION</p> | <p>Type/Model designation(s):</p> <p>APM 20 and APM 30 aeroplanes</p> |
| TCDS Number: | EASA.A.306 |
| Foreign AD: | Not applicable |
| Supersedure: | None |
| ATA 32 | Landing Gear - Main Landing Gear Leg - Inspection/Replacement |
| Manufacturer(s): | ISSOIRE AVIATION |
| Applicability: | APM 20 Lionceau aeroplanes, all serial numbers, and APM 30 Lion aeroplanes, serial number 21. |
| Reason: | <p>An accident occurred on an APM 20 aeroplane which experienced a loss of one of its Main Landing Gear (MLG) legs during takeoff phase. Investigations have shown that improper maintenance without particular detailed maintenance task could damage the attachment point of the MLG leg.</p> <p>To address this unsafe condition, this AD requires repetitive inspections of the MLG legs and, if necessary, replacement of the MLG leg.</p> |
| Effective Date: | 21 June 2010 |
| Required Action(s) and Compliance Time(s): | <p>Required as indicated, unless accomplished previously:</p> <p>(1) Within 30 days after the effective date of this AD and thereafter at intervals not to exceed 2 000 Flight Hours (FH) or 72 months, whichever occurs first, perform a detailed inspection of the MLG legs in accordance with paragraph 7 of Issoire Aviation Service Bulletin N°53.</p> <p>(1.1) If, during the detailed inspection required by paragraph (1) of this AD, the MLG legs are not found damaged, before next flight, make a red mark on each MLG leg in accordance with paragraph (7.4) of Issoire Aviation Service Bulletin N°53.</p> <p>(1.2) If, during the detailed inspection required by paragraph (1) of this AD, one of the MLG legs is found damaged, before next flight, replace the MLG leg by a serviceable part and make a red mark on MLG leg as required by paragraph (1.1) of this AD.</p> |

| | |
|--------------------|--|
| | <p>(2) At each hard landing or runway excursion after the effective date of this AD, perform a detailed inspection of the MLG legs in accordance with paragraph 7 of Issoire Aviation Service Bulletin N°53.</p> <p>If, during the detailed inspection required by paragraph (2) of this AD, one of the MLG legs is found damaged, before next flight, replace the MLG leg with a serviceable part and make a red mark on the MLG leg as required by paragraph (1.1) of this AD.</p> <p>(3) Within 100 FH after making the mark as required by paragraph (1) and (2) of this AD and thereafter at intervals not to exceed 100 FH, inspect the MLG leg in accordance with paragraph (8) of Issoire Aviation Service Bulletin N°53.</p> <p>(3.1) If, during the inspection required by paragraph (3) of this AD, any discrepancy is detected, before next flight, inspect the MLG legs in accordance with paragraph (7) of Issoire Aviation Service Bulletin N°53.</p> <p>(3.2) If, during the detailed inspection required by paragraph (3.1) of this AD, one of the MLG legs is found damaged, before next flight, replace the MLG leg with a serviceable part and make a red mark on each MLG leg as required by paragraph (1.1) of this AD.</p> <p>(4) Replacement of a MLG leg does not constitute terminating action for the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this AD.</p> <p>(5) Compliance with the repetitive inspections requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this AD can be demonstrated by:</p> <p>(5.1) Revising as follows the approved aircraft maintenance programme for which the Operator or the Owner ensures the continuing airworthiness of each operated aeroplane:</p> <p style="padding-left: 40px;">Incorporate the repetitive inspections specified in paragraphs (1), (2) and (3) of this AD,</p> <p style="padding-left: 40px;">and</p> <p>(5.2) Complying with the approved aircraft maintenance programme described in paragraph (5.1) of this AD.</p> |
| Ref. Publications: | <p>ISSOIRE AVIATION Service Bulletin No. 53 dated 12 April 2010.</p> <p>The use of later approved revisions of this document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.</p> |
| Remarks: | <ol style="list-style-type: none"> 1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD. 2. The required actions and the risk allowance have granted the issuance of a Final AD with Request for Comments, postponing the public consultation process after publication. 3. Enquiries regarding this AD should be referred to the Airworthiness Directives, Safety Management & Research Section, Certification Directorate, EASA. E-mail: ADs@easa.europa.eu 4. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: ISSOIRE AVIATION, BP 1, 63501 Issoire Cedex, FRANCE Telephone: + 33 4 73 89 01 54, Fax: + 33 4 73 89 54 59, e-mail: iav@issoire-aviation.com |

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2010-0106

ISSOIRE AVIATION

Avions APM 20, APM 30

1. APPLICABILITE :

Les APM 20 "Lionceau", tous numéros de série et l'APM 30 "Lion", numéro de série 21.

2. RAISONS :

Un accident sur un APM 20 a été provoqué par la perte d'une jambe d'atterrisseur principal au décollage. Les investigations ont montré qu'un entretien inapproprié, sans carte de travail détaillée, peut amener à l'endommagement du point d'attache de la jambe de train.

Pour traiter cette condition d'insécurité, cette AD exige des inspections répétitives des jambes de train, et si nécessaire, leur remplacement.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives sauf si déjà accomplies :

3.1. Dans les 30 jours, à compter de la date d'entrée en vigueur de cette AD, et par la suite à des intervalles n'excédant pas 2 000 heures de vol ou 72 mois, à la première échéance atteinte, effectuer une inspection détaillée des jambes de train selon le § 7 du Bulletin de Service (BS) n°53 d'ISSOIRE AVIATION.

3.1.1. Si lors d'une inspection comme exigée au § 3.1. de cette AD, les jambes de train ne sont pas trouvées endommagées, avant le prochain vol, marquer chaque train en rouge selon le § 7.4. du BS n°53 d'ISSOIRE AVIATION.

3.1.2. Si lors d'une inspection comme exigée au § 3.1. de cette AD, une jambe de train est trouvée endommagée, avant le prochain vol, la remplacer par une en état de navigabilité et la marquer en rouge selon le § 7.4. du BS n°53 d'ISSOIRE AVIATION.

3.2. A chaque atterrissage dur ou lors d'une excursion hors piste, à compter de la date d'entrée en vigueur de cette AD, effectuer une inspection détaillée des jambes de train selon le § 7 du BS n°53 d'Issoire Aviation.

Si lors de l'inspection comme exigée au § 3.2. de cette AD, une jambe de train est trouvée endommagée, avant le prochain vol, la remplacer par une en état de navigabilité et la marquer en rouge comme exigé au § 3.1.1. de cette AD.

3.3. Dans les 100 heures de vol après avoir marqué les trains comme exigé aux § 3.1. et 3.2. de cette AD et par la suite à des intervalles n'excédant pas 100 heures de vol, inspecter les jambes de trains selon le § 8 du BS n°53 d'ISSOIRE AVIATION.

3.3.1. Si lors d'une inspection comme exigée au § 3.3. de cette AD, une anomalie est détectée, avant le prochain vol, inspecter les jambes de train selon le § 7 du BS n° 53 d'ISSOIRE AVIATION.

3.3.2. Si lors de l'inspection comme exigée au § 3.3.1. de cette AD, une jambe de train est trouvée endommagée, avant le prochain vol, la remplacer par une en état de navigabilité et la marquer en rouge comme exigé au § 3.1.1. de cette AD.

3.4. Le remplacement des jambes de train ne constitue pas une action terminale aux exigences des § 3.1., 3.2. et 3.3. de cette AD.

3.5. La conformité aux exigences requises dans les § 3.1., 3.2. et 3.3. de cette AD peut être démontrée par :

3.5.1. Une révision du Programme d'Entretien pour lequel l'utilisateur ou le propriétaire assure la gestion de navigabilité : en incorporant les inspections répétitives spécifiées aux § 3.1., 3.2. et 3.3. de cette AD, et

3.5.2. en appliquant le Programme d'Entretien approuvé décrit au § 3.5.1. de cette AD.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Bulletin de Service (BS) n°53 d'ISSOIRE AVIATION d u 12 avril 2010
ou toute révision ultérieure approuvée.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

21 juin 2010.