



Organisme pour la sécurité
De l'aviation civile

F A X U R G E N T

Département Gestionnaire de la Sécurité

Emetteur (From): Fax: **33 01 46 42 65 39**
N°: 13/22/SB/OSAC/DMGS

Page : Nb de pages: 1 + 4
Date : 05 août 2022

Destinataire(s) (To): Pour les personnes concernées (*To whom it may concern*)

OBJET : Avis d'émission de l'AD urgente de l'EASA de référence - EAD 2022-0163-E
(*EASA EAD 2022-0163-E issuing notice*)

CEAPR

Avions DR 400

Commandes de vol - Tiges de commande des volets – Remplacement

Le présent fax signale l'émission de la Directive de Navigabilité EASA citée en objet dont le texte est joint.

This fax reports the issuing of the subject EASA AD which is enclosed.

Cette AD est, réglementairement, directement applicable sur les aéronefs inscrits au registre français.

According to the rules, this AD is directly applicable to the French registered affected aircraft.

Emergency Airworthiness Directive

AD No.: 2022-0163-E

Issued: 05 August 2022

Note: This Emergency 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:

CEAPR

Type/Model designation(s):

DR 400 aeroplanes

Effective Date: 09 August 2022

TCDS Number(s): EASA.A.367

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 27 – Flight Controls – Flap Control Rods – Replacement

Manufacturer(s):

Centre Est Aeronautique, Avions Pierre Robin, Robin Aircraft

Applicability:

CEAPR DR400/120, DR400/140B, DR400/160, DR 400/180 and DR400/180R aeroplanes, serial numbers (s/n) 786, 1071, 1117, 1195, 1214, 1455, 1480, 1539, 1838, 2018, 2053, 2138, 2751, 2754, 2755, 2756, 2758, 2759, 2760, 2762 and 2763.

Definitions:

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

Affected part: Flap control rods having Part Number (P/N) 16.11.08.000 and batch number 20_46882 or 21_52009; and flap control rods having P/N 16.18.22.010 and batch number 20_47994.

Note: P/N 16.11.08.000 has been installed on affected aeroplanes manufactured before 1993; after approval of a modification in 1993, a redesigned rod having P/N 16.18.22.010 has been fitted on new production aeroplanes.

The SB: CEAPR Service Bulletin (SB) 220701.

Reason:

An occurrence was reported about an in-service failure of a flap control rod, which was discovered after landing. Further investigation of the defective part revealed a defect of the welding of the 'threaded end-plug' onto the end of the flap control rod; this plug allows the connecting control lever to be screwed on the flap control rod. Each control rod is connected to one of the flaps of the aeroplane. This event resulted in detachment of the welded plug (together with the screwed-in control lever) from the end of the flap control rod, which led to its disconnection from the (mechanical) control system.

This condition, if not corrected, could lead to asymmetric flap positions, possibly resulting in loss of control of the aeroplane.

To address this potential unsafe condition, CEAPR identified the aeroplanes possibly affected by this production defect and issued the SB, as defined in this AD, to provide instructions for identification and replacement of each affected part, also defining the conditions (limitations) for a ferry flight to bring the aeroplane to a location where this action can be accomplished.

For the reasons described above, this AD requires removal from service of each affected part and permits a single ferry flight under the defined conditions.

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

Required as indicated, unless accomplished previously:

Replacement(s):

- (1) Before next flight after the effective date of this AD, identify and remove each affected part from service in accordance with the instructions of the SB. In case an affected aeroplane has only one affected part installed (according to the identification instructions of the SB), but it cannot be established whether that affected part is the left-hand (LH) or right-hand (RH) flap control rod, replace LH and RH flap control rods.
- (2) If, on the effective date of this AD, an affected aeroplane is at a location where the replacement(s) as required by paragraph (1) of this AD cannot be accomplished, it is allowed to make one ferry flight with that aeroplane under the conditions and within the (operational) restrictions as defined in the SB.

Ref. Publications:

CEAPR SB 220701 original issue dated 18 July 2022.

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. The results of the safety assessment have indicated the need for immediate publication and notification, without the full consultation process.
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: CEAPR, Bureau de Navigabilité, 1 Route de Troyes – 21121 Darois, France, Telephone: +33 (3) 80 35 25 22, E-mail: info@ceapr.com, Website: www.ceapr.com.

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2022-0163-E

CEAPR

Avions DR 400

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

09 août 2022

CONSTRUCTEUR(S) :

Centre Est Aeronautique, Avions Pierre Robin, Robin Aircraft

APPLICABILITE :

Avions CEAPR DR400/120, DR400/140B, DR400/160, DR 400/180 et DR400/180R, numéros de série (s/n) 786, 1071, 1117, 1195, 1214, 1455, 1480, 1539, 1838, 2018, 2053, 2138, 2751, 2754, 2755, 2756, 2758, 2759, 2760, 2762 et 2763.

DEFINITIONS :

Dans le cadre de la présente CN, les définitions suivantes s'appliquent :

Pièce concernée : Tiges de commande de volets portant le numéro de pièce (P/N) 16.11.08.000 et le numéro de lot 20_46882 ou 21_52009 ; et tiges de commande de volets portant le P/N 16.18.22.010 et le numéro de lot 20_47994.

Note : le P/N 16.11.08.000 a été installée sur les avions concernés fabriqués avant 1993 ; après approbation d'une modification en 1993, une tige redessinée portant la P/N 16.18.22.010 a été installée sur les nouveaux avions de production.

Le SB : CEAPR Bulletin de service (SB) 220701.

RAISON :

Un cas a été signalé concernant une défaillance en service d'une tige de commande de volet, qui a été découverte après l'atterrissage. Un examen plus approfondi de la pièce défectueuse a révélé un défaut de soudure du « bouchon de raccordement fileté » sur l'extrémité de la tige de commande des volets ; ce bouchon permet de visser le levier de commande de connexion sur la tige de commande des volets. Chaque tige de commande est reliée à l'un des volets de l'avion. Cet événement a entraîné le détachement du bouchon soudé (ainsi que du levier de commande vissé) de l'extrémité de la tige de commande des volets, ce qui a conduit à sa déconnexion du système de commande (mécanique).

Cette condition, si non corrigée, pourrait conduire à des positions asymétriques des volets, ce qui peut entraîner une perte de contrôle de l'avion.

Pour remédier à cette condition potentiellement dangereuse, CEAPR a identifié les avions susceptibles d'être affectés par ce défaut de production et a publié le bulletin de service, tel que défini dans cette CN, afin de fournir des instructions pour l'identification et le remplacement de chaque pièce concernée, en définissant également les conditions (limitations) d'un vol de convoyage pour amener l'avion à un endroit où cette action peut être effectuée.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN exige le retrait du service de chaque pièce concernée et autorise un seul vol de convoyage dans les conditions définies.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Sauf si déjà accomplies, les actions suivantes sont rendues impératives :

Remplacement(s) :

- (1) Avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de cette CN, identifier et retirer du service chaque pièce concernée conformément aux instructions du SB. Si une seule pièce concernée est installée sur l'avion (selon les instructions d'identification du SB), mais qu'il est impossible de déterminer si cette pièce est la tige de commande du volet gauche (LH) ou droit (RH), remplacer les tiges de commande des volets LH et RH.
- (2) Si, à la date d'entrée en vigueur de cette CN, un avion concerné se trouve à un endroit où le ou les remplacements exigés par le paragraphe (1) de cette CN ne peuvent pas être effectués, il est autorisé à effectuer un vol de convoyage avec cet avion dans les conditions et les restrictions (opérationnelles) définies dans le SB.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

CEAPR SB 220701 édition originale du 18 juillet 2022.

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

REMARQUES :

[...]