



Organisme pour la sécurité  
De l'aviation civile

**U R G E N T**

**Département Gestionnaire de la Sécurité**

---

Emetteur (From): [Contact.Documentation@osac.aero](mailto:Contact.Documentation@osac.aero)  
N°:02/25/RDO/OSAC/DMSR

Page : Nb de pages: 1 + 3  
Date : 22/01/2025

**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-2025-0023-E**  
(*EASA EAD 2025-0023-E issuing notice*)

**PIPISTREL VERTICAL SOLUTIONS d.o.o.**  
*VIRUS SW 121*

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

*This notice 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.:** 2025-0023-E

**Issued:** 22 January 2025

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:

PIPISTREL VERTICAL SOLUTIONS d.o.o.

### Type/Model designation(s):

Virus SW 121 aeroplanes

**Effective Date:** 24 January 2025

**TCDS Number(s):** EASA.A.573

**Foreign AD:** Not applicable

**Supersedure:** This AD supersedes EASA AD 2023-0079-E dated 14 April 2023.

## ATA 27 – Flight Controls – Flaperon Bellcrank Bolt – Inspection

### Manufacturer(s):

Pipistrel d.o.o.

### Applicability:

Virus SW 121, SW 121A, SW 121C and Virus SW 128 aeroplanes, all serial numbers (s/n) as listed in the Pipistrel Vertical Solutions d.o.o. (PVS) Service Bulletin (SB) SB-121-00-80-028 Issue A02.

### Definitions:

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

**The SB1:** PVS SB SB-121-00-80-028 Issue A02.

**The SB2:** PVS SB SB-121-00-80-031 Issue A01.

**Groups:** Group 1 aeroplanes are those having s/n VSW121A0151 to VSW121A0163 inclusive. Group 2 aeroplanes are those that are not Group 1.

Note 1: Group 1 aeroplanes were not included in the Applicability of EASA AD 2023-0079-E.



**Reason:**

Occurrences were reported of flaperon bellcrank bolt found loose. Subsequent investigation identified an incorrect installation in the production line as a possible root cause.

This condition, if not detected and corrected, could lead to malfunction of the control stick, possibly resulting in reduced control of the aeroplane.

To address this potential unsafe condition, PVS issued the SB SB-121-00-80-028 at original issue, to provide applicable instructions, and EASA published AD 2023-0079-E to require reinstalling the flaperon bellcrank bolt.

Since that AD was issued, it has been confirmed that additional s/n must be added to the Applicability, and PVS published the SB1, addressing this new development.

For the reason described above, this AD retains the requirements of EASA AD 2023-0079-E, which is superseded, expands the Applicability and requires additional actions for Group 1 aeroplanes.

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

Required as indicated by this AD, unless the action(s) required by this EAD have been already accomplished:

**Determination / Corrective Action(s):**

- (1) For Group 1 aeroplanes: Within 10 flight hours after the effective date of this AD, determine the aeroplane configuration in accordance with the instructions of the SB1.
- (2) If, after the configuration determination as required by paragraph (1) of this AD, the aeroplane configuration has been confirmed to be configuration a), as identified in the SB1, before next flight modify the aeroplane in accordance with the instructions of the SB2.
- (3) If, after the configuration determination as required by paragraph (1) of this AD, the aeroplane configuration has been confirmed to be configuration c), as identified in the SB1, before next flight remove and reinstall the flaperon bellcrank bolt in accordance with the instructions of the SB1.

**Removal / Reinstallation:**

- (4) For Group 2 aeroplanes: Within 10 flight hours after 18 April 2023 [the effective date of EASA AD 2023-0079-E], remove and reinstall the flaperon bellcrank bolt in accordance with the instructions of the SB1.

**Credit:**

- (5) For Group 2 aeroplanes: Removal and reinstallation, accomplished on an aeroplane before the effective date of this AD in accordance with the instructions of PVS SB SB-121-00-80-028 at original issue or Issue A01, are acceptable to comply with the requirements of paragraph (4) of this AD for that aeroplane.



**Ref. Publications:**

PVS SB SB-121-00-80-028 original issue dated 04 April 2023, Issue A01 dated 13 April 2024 and Issue A02 dated 17 January 2025.

PVS SB SB-121-00-80-031 original issue dated 04 April 2024, and Issue A01 dated 20 January 2025.

The use of later approved revisions of the above-mentioned documents 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](mailto: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: Pipistrel Vertical Solutions d.o.o. Vipavska cesta 2, 5270 Ajdovščina, Slovenia; E-mail: [maintenance@pipistrel.si](mailto:maintenance@pipistrel.si).



## TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2025-0023-E

### PIPISTREL VERTICAL SOLUTIONS d.o.o.

#### Virus SW 121 avions

#### Commandes de vol - Boulon du guignol de flaperon – Inspection

#### DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

24 janvier 2025

#### CONSTRUCTEUR(S) :

Pipistrel d.o.o.

#### APPLICABILITE :

Avions Virus SW 121, SW 121A, SW 121C et Virus SW 128, tous les numéros de série (s/n) figurant dans le Service Bulletin (SB) SB-121-00-80-028 Issue A02 de Pipistrel Vertical Solutions d.o.o. (PVS).

#### DEFINITIONS :

Les définitions suivantes s'appliquent dans le cadre de la présente CN :

**Le SB1** : PVS SB SB-121-00-80-028 édition A02.

**Le SB2** : PVS SB-121-00-80-031 Issue A01.

**Groupes** : Les avions du groupe 1 sont ceux dont les numéros de série vont de VSW121A0151 à VSW121A0163 inclus. Les avions du groupe 2 sont ceux qui ne font pas partie du groupe 1.

Note 1 : Les avions du groupe 1 n'ont pas été inclus dans l'applicabilité de la CN 2023-0079-E de l'EASA.

#### RAISON :

Des cas ont été signalés où le boulon du guignol du flaperon a été trouvé desserré. Une enquête ultérieure a permis d'identifier une installation incorrecte dans la chaîne de production comme cause possible.

Cette situation, si elle n'est pas détectée et corrigée, pourrait entraîner un mauvais fonctionnement du manche, ce qui pourrait réduire la maîtrise de l'avion.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, PVS a publié le SB SB-121-00-80-028 à la version originale, afin de fournir les instructions applicables, et l'EASA a publié la CN 2023-0079-E afin d'exiger la réinstallation du boulon du guignol du flaperon.

Depuis la publication de cette CN, il a été confirmé que des numéros de série supplémentaires devaient être ajoutés à l'applicabilité, et PVS a publié le SB1 pour tenir compte de ce nouveau développement.

Pour la raison décrite ci-dessus, cette CN conserve les exigences de la CN 2023-0079-E de l'EASA, qui est remplacée, élargit l'applicabilité et exige des actions supplémentaires pour les avions du groupe 1.

## **ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :**

Requises telles que précisées dans cette CN, sauf si ces actions requises par cette CN ont déjà été réalisées :

### **Détermination / Action(s) corrective(s) :**

(1) Pour les avions du groupe 1 : Dans les 10 heures de vol suivant la date d'entrée en vigueur de la présente CN, déterminer la configuration de l'avion conformément aux instructions du SB1.

(2) Si, après la détermination de la configuration conformément au paragraphe (1) de la présente CN, la configuration de l'avion a été confirmée comme étant la configuration a), telle qu'identifiée dans le SB1, avant le vol suivant, modifier l'avion conformément aux instructions du SB2.

(3) Si, après la détermination de la configuration conformément au paragraphe (1) de la présente CN, la configuration de l'avion a été confirmée comme étant la configuration c), telle qu'identifiée dans le SB1, avant le prochain vol, le boulon du guignol du flaperon doit être déposé et réinstallé conformément aux instructions du SB1.

### **Dépose / réinstallation :**

(4) Pour les avions du groupe 2 : Dans les 10 heures de vol suivant le 18 avril 2023 [date d'entrée en vigueur de la CN 2023-0079-E de l'EASA], retirer et réinstaller le boulon du guignol du flaperon conformément aux instructions du SB1.

### **Crédit :**

(5) Pour les avions du groupe 2 : La dépose et la réinstallation, effectuées sur un avion avant la date d'entrée en vigueur de la présente CN conformément aux instructions du PVS SB 121-00-80-028 à la version originale ou dans sa version A01, sont acceptables pour se conformer aux exigences du paragraphe (4) de la présente CN pour cet avion.

## **DOCUMENTS DE REFERENCE :**

PVS SB SB-121-00-80-028 version originale datée du 4 avril 2023, révision A01 datée du 13 avril 2024 et révision A02 datée du 17 janvier 2025.

PVS SB SB-121-00-80-031, version originale datée du 4 avril 2024, et révision A01 datée du 20 janvier 2025.

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

## **REMARQUES :**

[...]