



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



*Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations*

Édité par : OSAC pour la Direction de la sécurité de l'Aviation civile

MS733 - BIELLETTE DE COMMANDE DE VOLETS

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2025-07, Edition 1, version 2

SOMMAIRE :

1. OBJET	1
2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS	2
2.1. Abréviations	2
2.2. Définitions	2
3. DOMAINE D'APPLICATION	2
3.1. Aéronefs concernés	2
4. RÉFÉRENCES	2
4.1. Principaux règlements concernés	2
4.2. Document DGAC	2
5. CONTEXTE	3
6. IDENTIFICATION DE LA PIÈCE CONCERNÉE	3
7. INSPECTIONS PÉRIODIQUES	4

1. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) informe les propriétaires et les personnes impliquées dans le maintien de navigabilité des avions de type MS733 d'un cas de fissuration progressive en fatigue d'une biellette de commande des volets, et recommande une inspection périodique.

Ce Bulletin d'information fait l'objet des révisions suivantes :

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 v1	28 Juillet 2025	Création
Ed1 v2	05 Janvier 2026	Ajout de la traduction anglaise EN

2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

2.1. Abréviations

BEA : Bureau enquête et analyse
CDNR : Certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type
CNRAC : Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de Collection
DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

2.2. Définitions

Sans objet

3. DOMAINE D'APPLICATION

3.1. Aéronefs concernés

Le présent BI s'applique aux avions de type Morane-Saulnier MS733, disposant d'un CNRAC, d'un CDNR ou de tout autre document de navigabilité.

4. RÉFÉRENCES

4.1. Principaux règlements concernés

- [Arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection \(CNRAC\)](#)
- [Arrêté du 12 septembre 2003 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type \(CDNR\)](#)

4.2. Document DGAC

Sans objet

5. CONTEXTE

Dans le cadre d'une enquête en cours faisant suite à l'accident d'un MS733, le BEA a identifié une biellette de commande de volet rompue. Le faciès de rupture montre qu'une partie importante de la pièce était, préalablement à l'accident, endommagée selon un processus de fissuration en fatigue dans un fond de filet. De la corrosion a également été observée sur le faciès de rupture.

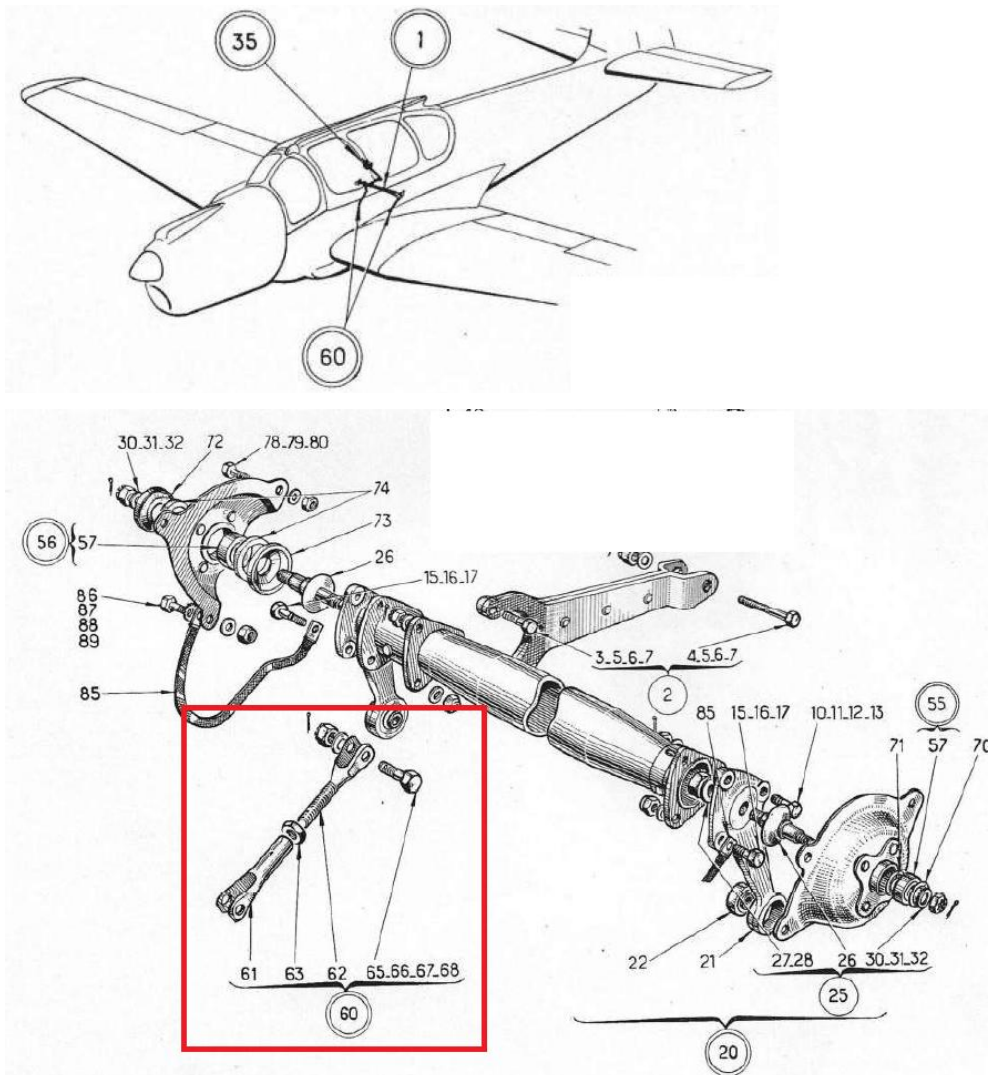
Note : à ce stade de l'enquête, rien n'indique que la rupture finale de la pièce est survenue en vol comme conséquence de son endommagement préalable et donc, a fortiori, que cet endommagement a pu contribuer, directement ou indirectement, à l'accident.

La vitesse de propagation de l'endommagement et le risque qu'il puisse conduire à une rupture en vol de la pièce ne sont pas connus précisément.

De même, les conséquences d'une éventuelle rupture en vol de cette pièce ne sont pas précisément connues, mais pourraient entraîner une dysmétrie de portance des deux demi-voilures qui, selon la phase de vol ou les mesures prises par l'équipage, pourrait conduire à une perte de contrôle.

6. IDENTIFICATION DE LA PIÈCE CONCERNÉE

Les pièces concernées sont les biellettes réf. 60 du tube de torsion de commande des volets, et plus précisément les pièces réf. 62 :



Vue sur aéronef volets sortis, sous l'aile gauche :



Vues de la pièce rompue et du faciès de rupture :



7. INSPECTIONS PÉRIODIQUES

Il est recommandé qu'une inspection minutieuse de la pièce concernée, à la recherche de tout signe de crique ou de corrosion au fond des filets, soit réalisée à la première opportunité, au plus tard sous 2 mois, puis périodiquement (au minimum tous les ans) ou après une longue période de stockage.

En cas de doute, un examen plus approfondi doit être réalisé, si besoin après dépose de la pièce.

En cas de constat de crique ou de corrosion :

- Remplacer la pièce ou s'assurer que son état est compatible avec la poursuite des vols.
- Prévenir sans délai la DSAC sur dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr

En cas de suspicion ou de constat de crique ou de corrosion, il est de la responsabilité du propriétaire de l'aéronef de décider si les vols peuvent être repris avant remplacement de la pièce ou vérifications complémentaires et, le cas échéant, de définir les mesures opérationnelles et les inspections périodiques adaptées.



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



*Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations*

Issued by: OSAC for the Direction de la sécurité de l'aviation civile

MS733 - FLAP CONTROL ROD

INFORMATION BULLETIN DSAC 2025/07, Edition 1, issue **2**

This is a courtesy translation of the original BI 2025/27 éd.1 v.1 in French

CONTENTS:	
1. SUBJECT	6
2. ABBREVIATIONS AND DEFINITIONS	6
2.1. Abbreviations	6
2.2. Definitions	6
3. FIELD OF APPLICATION	6
3.1. Concerned aircraft	6
4. REFERENCES	6
4.1. Main regulations concerned	6
4.2. DGAC document	7
5. CONTEXT	7
6. IDENTIFICATION OF THE PART CONCERNED	7
7. PERIODIC INSPECTIONS	9



1. SUBJECT

This Information Bulletin (IB) informs owners and those involved in the continuing airworthiness of aircraft of type MS733 in case of progressive fatigue cracking of a flap control rod and recommends a periodic inspection.

This Information Bulletin is subject to the following revisions:

Edition and issue	Date	Changes
Ed1 iss1	28th July 2025	Creation
Ed1 iss2	05 January 2026	English translation added EN

2. ABBREVIATIONS AND DEFINITIONS

2.1. Abbreviations

- BEA:** Bureau enquête et analyse [*French accident investigation authority*]
- CDNR:** Certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type [*restricted certificate of airworthiness for 'orphan' aircraft*]
- CNRAC:** Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de Collection [*restricted certificate of airworthiness for 'historical' aircraft*]
- DSAC:** Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

2.2. Definitions

Not applicable

3. FIELD OF APPLICATION

3.1. Concerned aircraft

This IB applies to Morane-Saulnier MS733 aircraft with a CNRAC, CDNR or any other airworthiness document.

4. REFERENCES

4.1. Main regulations concerned

- [Arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection \(CNRAC\)](#)
- [Arrêté du 12 septembre 2003 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type \(CDNR\)](#)

4.2. DGAC document

Not applicable

5. CONTEXT

As part of an ongoing investigation following the accident involving an MS733, the BEA has identified a broken flap control rod. The fracture surface shows that, prior to the accident, a large part of the rod had been damaged by a process of fatigue cracking in the screw thread. Corrosion was also observed on the fracture surface.

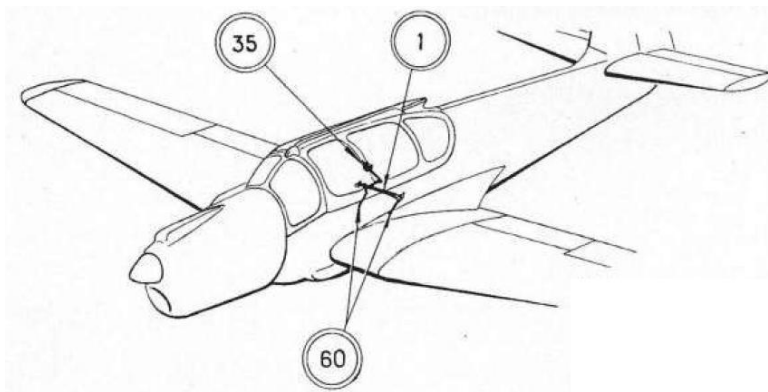
Note: at this stage of the investigation, nothing indicates that the final failure of the part occurred in flight because of its prior damage and therefore, a fortiori, that this damage may have contributed, directly or indirectly, to the accident.

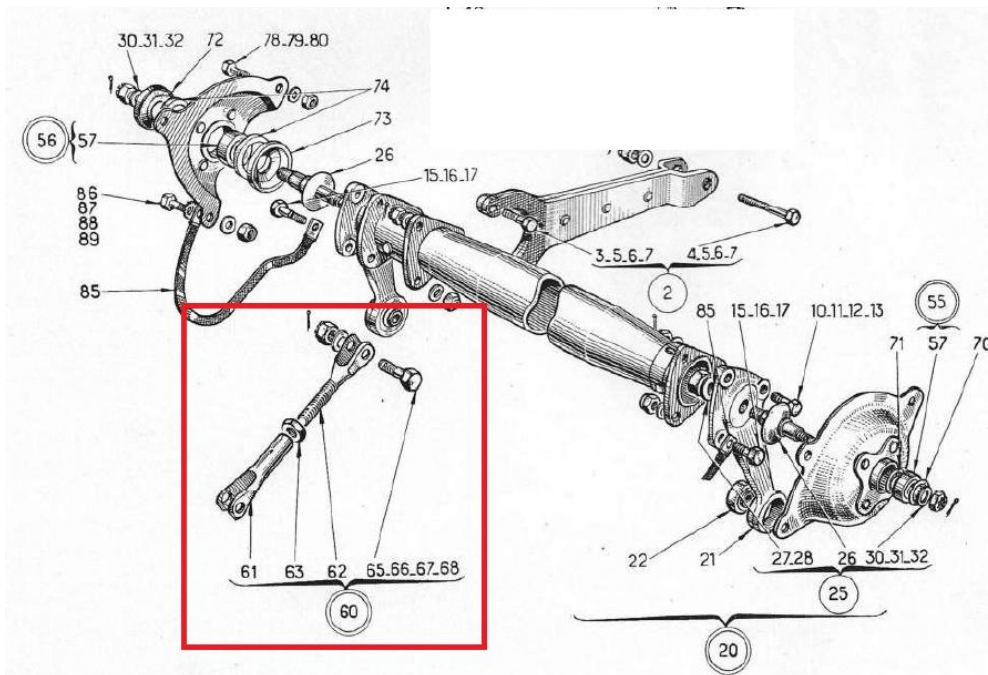
The propagation rate of the damage and the risk that it could lead to in-flight failure of the rod are not known precisely.

Similarly, the consequences of a possible in-flight failure of this part are not precisely known but could result in a lift asymmetry of the two half-wings which, depending on the phase of flight or the measures taken by the crew, could lead to a loss of control.

6. IDENTIFICATION OF THE PART CONCERNED

The parts concerned are the connecting rods ref. 60 of the flap control torque tube, and more precisely parts ref. 62:

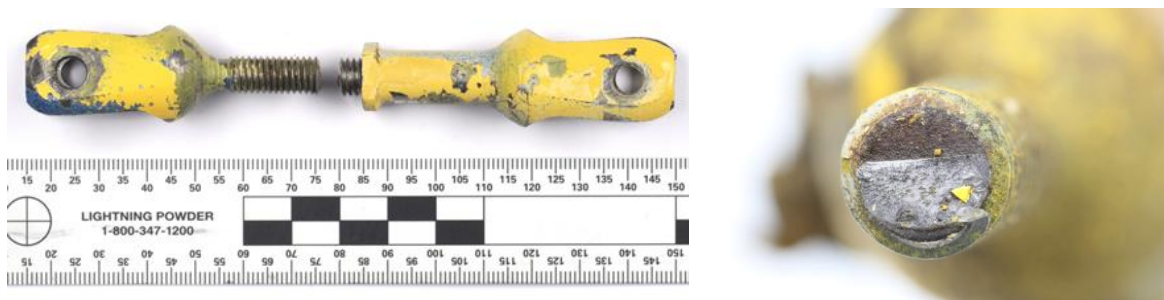




View on extended flap, under the left wing:



View of broken part and fracture surface:



7. PERIODIC INSPECTIONS

It is recommended that a thorough inspection of the part concerned, looking for any signs of cracking or corrosion in the screw threads, be carried out at the first opportunity, within 2 months at the latest, then periodically (at least every year) or after a long period of storage.

In case of doubt, a more detailed examination should be carried out, after removing the part if necessary.

If a crack or corrosion is found:

- Replace the part or ensure that its condition is suitable for flight.
- Notify the DSAC immediately on dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr

If a crack or corrosion is suspected or found, it is the aircraft owner's responsibility to decide whether flights can be resumed before the part is replaced or further checks are carried out and, if necessary, to define the appropriate operational measures and periodic inspections.