



GSAC/T à/to: Destinataire

Réf. : GSAC/NA 46/06

Date : 01 août 2006

Nb de pages : 5

AVIS DE L'AD URGENTE DE L'EASA DE REFERENCE 2006-0211R1-E
(EASA Emergency AD 2006-0211R1-E issuing notice)


- APEX AIRCRAFT – CAP230, CAP231, CAP231-EX & CAP232.

Remise en vol – Fuselage/Ailes – Modification/Renforcement
(Return to flight – Fuselage/Wings- Modification/Reinforcement)

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

L'attention des utilisateurs est attirée sur la nécessité d'une action avant le prochain vol.

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

EASA	EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE	
	<p>AD No: 2006– 0211R1-E</p> <p>Date: 31 July 2006</p>	
No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry.		
Type Approval Holder's Name : APEX AIRCRAFT	Type/Model designation(s): CAP 230, CAP 231, 231EX and CAP232	
TC/TCDS Number: DGAC France N° 69/138		
Foreign AD Nr: None		
Supersedure: DGAC F-2005-156, EASA approval No. 2005-6219		
ATA 53 and 57	Return to flight – Fuselage/Wings - Modification/Reinforcement	
Manufacturers:	MUDRY – CAP AVIATION – CAP INDUSTRIES	
Applicability:	CAP 230, CAP 231, CAP 231EX and CAP232 aircraft, all serial numbers.	
Reason:	<p>On August 30th, 2005 a French Air Force CAP232 aircraft suffered an in-flight wing separation from the fuselage during a French Aerobatics Championship. The day after, EASA, in accordance with the Type Certificate Holder (TCH), issued the Airworthiness Directive (AD) F-2005-156 requesting immediate grounding of all CAP 230, CAP 231, CAP 231EX and CAP232 aircraft.</p> <p>Investigations by BEAD-Air have suggested two possible causes that may have led to the in-flight wing separation from the fuselage. In order to have the aircraft back to service, EASA has requested Apex Aircraft to design reinforcement of bulkhead n°1 and 2 to cover both possible causes.</p> <p>Two types of corrective actions have to be considered depending on the aircraft design and the type of aerobatics programs usually practiced.</p> <p>The group 1 – made of CAP 230, CAP 231, CAP 231EX aircraft which were not flown during the last 10 years under type “Q” training or competition flights, or are not to be flown under these flights – will only have the bulkhead n° 1 to be reinforced.</p> <p>The return to flight for the group 2, composed of CAP 232 aircraft - made of a different design- and Cap230, Cap231 and Cap231EX which have been flown during the last 10 years under type “Q” training or competition aerobatic programs or will be flown under these programs may now be considered after the validation by EASA of corrective design changes proposed through an STC from “AMICALE DE VOLTIGE AÉRIENNE” (AVA).</p> <p>Whereas the initial issue of this AD was for the group 1 aircraft, Revision 1 is aiming to authorize the return to flight for group 2 aircraft provided the relevant corrective actions are implemented on aircraft before further flight.</p>	
Effective Date:	1 August 2006.	

Compliance:	<p>The following measures are rendered mandatory from the effective date of this AD.</p> <p>1. <u>Group 1 aircraft: Prior to any further flight</u>, Inspect and repair as necessary the fuselage structure, proceed to the installation of the reinforcement plates assembly Ref. 21.56.01.001 on the firewall web, replace the engine mount attachment bolts as instructed in paragraphs 1. through 5. of the APEX AIRCRAFT Service Bulletin n° 060305 accomplishment instructions.</p> <p>Repeat thereafter, every 100 aerobatic flight hours, not to exceed 110 hours, the aircraft structure inspection in accordance with the paragraphs 2. of the APEX AIRCRAFT Service Bulletin n° 060305 accomplishment instructions.</p> <p>Note 1: As a prerequisite to the APEX AIRCRAFT Service Bulletin n° 060305, Any CAP230 shall be first modified into a CAP231. In this case please contact APEX AIRCRAFT technical support representative.</p> <p>Note 2: the first release to service shall be done after validation of the inspection by an APEX AIRCRAFT representative as requested by paragraph 1.b. of the APEX AIRCRAFT Service Bulletin n° 060305.</p> <p>For these aircraft, type Q training or competition flights are forbidden. A copy of this AD must be inserted into the AFM.</p> <p>2. <u>Group 2 aircraft: Do all the actions in § 2.1 (CAP232) or § 2.2 (CAP231 and CAP231-EX) of this AD.</u></p> <p>2.1 <u>For CAP232</u></p> <p>2.1.1 Before further flight, insert the relevant AFM supplement modifying sections 1.4 and 2.2 and 2.16 of the AFM and install a limitation placard in the cockpit as indicated in the annex A of the AVA Service Bulletin No 2006-01 Ed 1.</p> <p>2.1.2 After possible repairs and after reinforcement of bulkheads # 2 and # 3 done by implementation of the AVA-STC-2006-01 Rev 01 performed by the sole entitled Company AIR MENUISERIE, proceed to the reinforcement of the bulkhead #1 as instructed in the paragraph (§) A. of the AVA Service Bulletin No 2006-01 Ed 1.</p> <p>2.1.3 Modify the approved operator's maintenance program by inserting the repetitive inspections requirements of § B of the AVA Service Bulletin AVA Service Bulletin No 2006-01 Ed1.</p> <p>2.2 <u>For CAP231 and CAP231-EX</u></p> <p>2.2.1 After possible repairs and after reinforcement of bulkhead # 2 done by implementation of the AVA-STC-2006-01 Rev 01 performed by the sole entitled Company AIR MENUISERIE, proceed to the reinforcement of the bulkhead # 1 as instructed in the § A. of the AVA Service Bulletin No 2006-02 Ed 1.</p> <p>2.2.2 Modify the approved operator's maintenance program by inserting the repetitive inspections requirements of § B of the AVA Service Bulletin AVA Service Bulletin No 2006-02 Ed1.</p> <p>Note 3: After embodiment of these AD's requirements perform a new weighing and balancing as mentioned in the Service Bulletins given in reference.</p>
Ref. Publications:	<p>APEX AIRCRAFT Service Bulletin n° 060305 original issue</p> <p>AMICALE DE VOLTIGE AERIENNE Service Bulletins n° 2006-01 Ed 1 and n° 2006-02 Ed 1.</p> <p>AMICALE DE VOLTIGE AERIENNE AVA-STC-2006-01 Rev 01</p> <p>or later approved revisions.</p>

Remarks:	<ol style="list-style-type: none"> 1. If requested and appropriately substantiated the responsible EASA manager for the related product has the authority to accept Alternative Methods of Compliance (AMOCs) for this AD. 2. The safety assessment has requested not to implement the full consultation process and an immediate publication and notification. 3. Enquiries regarding this AD should be addressed to Mr. M. Capaccio, AD Focal Point, Certification Directorate, EASA. E-mail: ADs@easa.europa.eu 4. For any questions concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: APEX AIRCRAFT, 1 route de Troyes, 21121 DAROIS – FRANCE - Ph.: + 33 380 352 500 - Fax : + 33 380 356 515 airworthiness@apex-aircraft.com or: AMICALE DE VOLTIGE AERIENNE, Bâtiment 43 – Aéroport, 78 210 – Saint-Cyr-l'Ecole – France - Phone/Fax: + 33 1 47 57 45 11 ; E-mail: regis.alajouanine@tiscali.fr
----------	--

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2006-0211R1-E APEX AIRCRAFT

APPLICABILITE :

Avions APEX Aircraft de voltige aérienne CAP230, CAP231, CAP231EX, CAP232, tous numéros de série.

RAISONS :

Le 30 août 2005, un CAP232 de l'Armée de l'Air a eu une rupture de l'aile pendant un championnat de voltige aérienne. Le jour suivant, l'EASA, en accord avec le détenteur du certificat type, a diffusé une CN F-2005-156 exigeant l'arrêt immédiat des vols de la flotte des avions CAP230, CAP231, CAP231EX, CAP232.

Les investigations du BEAD-Air ont avancé 2 hypothèses possibles ayant conduit à la rupture de l'aile. Afin de remettre l'avion en vol, l'EASA a demandé à APEX de concevoir un renforcement des cadres 1 et 2 pour couvrir les 2 cas.

2 types d'actions correctives sont à considérer en fonction de l'avion et du type de présentation acrobatique habituelle.

Le groupe 1 – composé des CAP230, CAP231, CAP231EX qui n'ont pas volé au cours de ces 10 dernières années selon des programmes d'entraînement de type «Q» ou de compétition, ou ne doivent pas voler ultérieurement selon ces programmes – devra seulement renforcer le cadre 1 de ses avions.

La remise en vol des avions du groupe 2, composé de CAP232 – faits de conception différente - et des CAP230, CAP231, CAP231EX qui ont volé au cours des 10 dernières années selon des programmes d'entraînement de type «Q» ou de compétition en voltige ou qui sont prévus de voler selon ces programmes, peut maintenant être envisagée après la validation par l'EASA de modifications de conception correctives proposées par le biais d'un STC (Supplément au Certificat de Type) de l'Amicale de Voltige Aérienne (AVA).

Alors que l'édition originale de cette EAD avait pour objet de remettre les avions du groupe 1 en vol, la Révision 1 de cette AD vise à remettre les avions du groupe 2 en vol à condition que les actions correctives nécessaires soient mises en œuvre sur les avions avant le prochain vol.

ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN :

1. Avions du groupe 1 : avant le prochain vol, inspecter et réparer la structure du fuselage comme nécessaire, installer les plaques de renforcement (réf : 21.56.01.001) sur la cloison pare feu, remplacer les boulons de fixation des attaches moteurs comme indiqué dans les § 1 à 5 des instructions d'exécution du BS en référence.

Répéter ensuite, toutes les 100 (+10) heures de vol acrobatique, l'inspection de la structure conformément au § 2 des instructions d'exécution du BS en référence.

Note 1 : avant d'appliquer le BS en référence, tout CAP230 devra être transformé en CAP231. Contacter le support d'APEX dans ce but.

Note 2 : la première remise en service sera validée par un représentant d'APEX, comme exigé par le § 1.b du BS en référence.

Pour ces avions, les vol d'entraînement type « Q » ou de compétition sont interdits. Une copie de cette AD doit être insérée dans le manuel de vol.

2. Avions du groupe 2. Appliquer toutes les actions décrites au § 2.1 (CAP232) ou § 2.2 (CAP231 & CAP231-EX) de cette AD.
 - 2.1 Pour les CAP232
 - 2.1.1 Avant le prochain vol, insérer le supplément au manuel de vol (MdV) modifiant les sections 1.4, 2.2 et 2.16 du MdV et installer l'étiquette de limitation dans le poste de pilotage comme indiqué dans l'annexe A du BS AVA No 2006-01 Ed 1.
 - 2.1.2 Après les éventuelles réparations et après le renforcement des cloisons 2 et 3 au travers de l'application du STC AVA-STC-2006-01 Rev 01 réalisé par AIR MENUISERIE, seule société autorisée, procéder au renforcement de la cloison 1 comme indiqué dans au § A du BS AVA No 2006-01 Ed1.
 - 2.1.3 Modifier le programme d'entretien opérateur en y insérant les exigences d'inspections répétitives du § B du BS AVA No 2006-01 Ed1.
 - 2.2 Pour les CAP231 et CAP231-EX
 - 2.2.1 Après les éventuelles réparations et après le renforcement de la cloison 2 au travers de l'application du STC AVA-STC-2006-01 Rev 01 réalisé par AIR MENUISERIE, seule société autorisée, procéder au renforcement de la cloison 1 comme indiqué dans au § A du BS AVA No 2006-02 Ed1.
 - 2.2.2 Modifier le programme d'entretien opérateur en y insérant les exigences d'inspections répétitives du § B du BS AVA No 2006-02 Ed1

Note 3 : Comme stipulé dans les BS en référence, après l'application des exigences de cette AD, une nouvelle pesée de l'avion est requise.

DOCUMENT DE REFERENCE :

Bulletin Service APEX AIRCRAFT n° 060305 Edition originale
Bulletins Service Amicale de Voltige Aérienne n° 2006-01 Ed 1 et n°2006-02 Ed 1.
STC Amicale de Voltige Aérienne AVA-STC-2006-01 Rev 01
(Toute autre révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 01 août 2006.

REMARQUES :

1. Si demandées et convenablement justifiées, le directeur de la certification en charge du produit concerné a l'autorité d'accepter des Méthodes alternatives de conformité pour cette directive.
2. L'analyse de sécurité a exigé de ne pas procéder à la période de consultation mais a imposé une diffusion immédiate.
3. Les questions concernant cette directive seront à adresser à Monsieur M. Capaccio, Airworthiness Directive Focal Point – Certification Directorate, EASA ; Courriel: ADs@easa.europa.eu
4. Les questions concernant le contenu Technique des exigences de cette AD seront à adresser à :
APEX AIRCRAFT, 1 route de Troyes, 21121 DAROIS, France
Tél. : + 33 380 352 500 - Fax : + 33 380 356 515 - airworthiness@apex-aircraft.com
Ou à l'AMICALE DE VOLTIGE AERIENNE, Bâtiment 43 – Aéroport, 78 210 Saint-Cyr-l'Ecole, France.
Tél./Fax : + 33 1 47 57 45 11 ; Courriel : regis.alajouanine@tiscali.fr