



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°: 23/22/SB/OSAC/DMGS

Page : Nb de pages: 1 + 4
Date : 28 décembre 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 2022-0267-E
(EASA EAD 2022-0267-E issuing notice)

CEAPR

Avions DR 400

Longeron principal d'aile - Interdiction de vol
Manuel de vol de l'aéronef - Limitation opérationnelle - Amendement

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.: 2022-0267-E

Issued: 27 December 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: 29 December 2022

TCDS Number(s): EASA.A.367

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 57 – Wing Main Spar – Prohibition of Flights

ATA – Aircraft Flight Manual / Operational Limitation – Amendment

Manufacturer(s):

Centre Est Aéronautique, Construction Aéronautique de Bourgogne, APEX Industries, Finch Aircraft, Robin Aircraft

Applicability:

CEAPR DR 400/125, DR 400/140, DR 400/160, DR 400/180, DR 400/180 R, DR 400/2+2, DR 400/120, DR 400/125i, DR 400/140 B, DR 400/120 A, DR 400/160 D, DR 400/120 D, DR 400/180 S, DR 400/100, DR 400 RP, DR 400 NGL, DR 400/200 R and DR 400/200 I aeroplanes, having serial number (s/n) 2444 to 2777 (inclusive), and all aeroplanes (models as listed above) equipped in-service with a wing delivered after 01 February 2000, or overhauled after that date by Robin Aircraft.

Definitions:

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

Affected part: Main wing spars, having s/n 2543 to 2549 inclusive, s/n 2559 to 2562 inclusive, s/n 2567 to 2570 inclusive, s/n 2575 to 2580 inclusive, s/n 2583 or 2584, or s/n 2615 to 2618 inclusive. These main wing spars were known to be installed in production on aeroplanes having s/n 2690 and 2694, s/n 2696 to 2699 inclusive, s/n 2709 to 2712 inclusive, s/n 2714, 2715, 2720, 2724 and 2725, s/n 2727 to 2731 inclusive, s/n 2734, 2735, 2738, 2751, 2766, 2767 or 2772.

The SB: CEAPR Service Bulletin (SB) 221201.

Groups: Group 1 aeroplanes are those that have an affected part installed. Group 2 aeroplanes are those that do not have an affected part installed.

Reason:

Following a routine check on a wing main spar after production deviation from an approved manufacturing method, an affected part was identified. Subsequent investigation determined that 7 batches of affected parts that have been installed on delivered aeroplanes are potentially affected.

This condition, if not corrected, could lead to reduced structural strength of the wing, possibly resulting in wing structural failure.

To address this potential unsafe condition, CEAPR issued the SB to provide information about the affected parts and to introduce the flight prohibition recommendation.

For the reason described above, this AD prohibits flights for Group 1 aeroplanes and requires operational limitations for Group 2 aeroplanes. This AD also requires amendment of the applicable Airplane Flight Manual (AFM).

This AD is considered to be an interim action and further AD action may follow.

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

Required as indicated, unless accomplished previously:

Flight Prohibition:

- (1) For Group 1 aeroplanes: From the effective date of this AD, do not operate the aeroplane.

Operational Limitations:

- (2) For Group 2 aeroplanes: From the effective date of this AD, it is allowed to operate the aeroplane in "Normal" category only; any aerobatic operation or an operation with a load factor exceeding +3,8g / -1,9g is prohibited.

AFM Amendment:

- (3) Before next flight after the effective date of this AD, amend the applicable AFM by introducing the limitation(s) as required by paragraph (1) or (2) of this AD, as applicable, which can be accomplished by inserting a copy of this AD in the front page of the AFM, inform all pilots, and, thereafter, operate the aeroplane accordingly.

Ref. Publications:

CEAPR SB 221201 original issue dated 23 December 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 2022-0267-E

CEAPR

Avions DR 400

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

29 décembre 2022

CONSTRUCTEUR(S) :

Centre Est Aéronautique, Construction Aéronautique de Bourgogne, APEX Industries, Finch Aircraft, Robin Aircraft

APPLICABILITE :

Avions DR 400/125, DR 400/140, DR 400/160, DR 400/180, DR 400/180 R, DR 400/2+2, DR 400/120, DR 400/125i, DR 400/140 B, DR 400/120 A, DR 400/160 D, DR 400/120 D, DR 400/180 S, DR 400/100, DR 400 RP, DR 400 NGL, DR 400/200 R et DR 400/200 I ayant les numéros de série (s/n) 2444 à 2777 (inclus), et tous les avions (modèles tels que listés ci-dessus) équipés en service d'une aile livrée après le 01 février 2000, ou révisés après cette date par Robin Aircraft.

DEFINITIONS :

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

Pièce concernée : Les longerons d'ailes principales portant les numéros de série 2543 à 2549 inclus, 2559 à 2562 inclus, 2567 à 2570 inclus, 2575 à 2580 inclus, 2583 ou 2584, ou 2615 à 2618 inclus. Ces longerons d'ailes principales étaient connus pour être installés en production sur des avions portant les numéros de série 2690 et 2694, 2696 à 2699 inclus, 2709 à 2712 inclus, 2714, 2715, 2720, 2724 et 2725, 2727 à 2731 inclus, 2734, 2735, 2738, 2751, 2766, 2767 ou 2772.

Le SB : CEAPR Bulletin de service (SB) 221201.

Groupes : Les avions du groupe 1 sont ceux sur lesquels une pièce concernée a été installée. Les avions du groupe 2 sont ceux sur lesquels aucune pièce concernée n'a été installée.

RAISON :

À la suite d'un contrôle de routine sur un longeron principal d'aile après une déviation de production par rapport à une méthode de fabrication approuvée, une pièce concernée a été identifiée. Une enquête ultérieure a permis de déterminer que 7 lots de pièces concernées qui ont été installés sur des avions livrés sont potentiellement affectés.

Cette condition, si non corrigée, pourrait entraîner une réduction de la résistance structurelle de l'aile, voire une défaillance structurelle de l'aile.

Pour remédier à cette condition potentiellement dangereuse, CEAPR a publié le bulletin de service afin de fournir des informations sur les pièces concernées et d'introduire la recommandation d'interdiction de vol.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN interdit les vols pour les avions du groupe 1 et exige des limitations opérationnelles pour les avions du groupe 2. Cette CN nécessite également une modification du manuel de vol de l'avion (AFM) applicable.

Cette CN est considérée comme une mesure provisoire et d'autres mesures de CN pourraient suivre.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

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

Interdiction de vol :

(1) Pour les avions du groupe 1 : A partir de la date d'entrée en vigueur de cette CN, ne pas exploiter l'avion.

Limites opérationnelles :

(2) Pour les avions du groupe 2 : A partir de la date d'entrée en vigueur de cette CN, il est permis d'exploiter l'avion en catégorie "Normal" uniquement ; toute opération de voltige ou une opération avec un facteur de charge dépassant +3,8g / -1,9g est interdite.

Amendement de l'AFM :

(3) Avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de cette CN, modifier l'AFM applicable en introduisant la ou les limitations requises par le paragraphe (1) ou (2) de cette CN, selon le cas, ce qui peut être fait en insérant une copie de cette CN dans la première page de l'AFM, informer tous les pilotes et, par la suite, exploiter l'avion en conséquence.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

CEAPR SB 221201 édition originale du 23 décembre 2022.

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

REMARQUES :

[...]