



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°: 03/23/SP/OSAC/DMGS

Page : Nb de pages: 1 + 6  
Date : 7 mars 2023

**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 2023-0048-E**  
*(EASA EAD 2023-0048-E issuing notice)*

**CEAPR**

**Avions DR 400**

**Ailes – Longeron d'aile principale  
Plaques et marques – Plaques intérieures Installation –  
Manuel de vol de l'aéronef / Limites opérationnelles – 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.*

**Cette AD annule et remplace l'AD EASA 2022-0267-E du 27/12/2022.**

*This AD supersedes EASA AD 2022-0267-E dated 12/27/2022.*

# Emergency Airworthiness Directive

**AD No.:** 2023-0048-E

**Issued:** 07 March 2023

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 March 2023

**TCDS Number(s):** EASA.A.367

**Foreign AD:** Not applicable

**Supersedure:** This AD supersedes EASA Emergency AD 2022-0267-E dated 27 December 2022.

**ATA 57 – Wings – Main Wing Spar**

**ATA 11 – Placards and Markings – Interior Placards – Installation**

**ATA – Aircraft Flight Manual / Operational Limitations – Amendment**

---

**Manufacturer(s):**

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

**Applicability:**

CEAPR DR 400/100, DR 400/120, DR 400/120 A, DR 400/120 D, DR 400/125, DR 400/125i, DR 400/140, DR 400/140B, DR 400/160, DR 400/160 D, DR 400/180, DR 400/180 R, DR 400/180 S, DR 400/200 I, DR 400/200 R, DR 400/2+2, DR 400 RP, DR 400 NGL and DR400/500 aeroplanes, all serial numbers (s/n).

**Definitions:**

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

**The SB:** CEAPR Service Bulletin (SB) 221201 Revision 2.

**Affected part:** Main wing spars, having s/n 2114, 2149, 2158, 2160, 2165, 2174, 2180, 2182, 2186, 2189, 2190, 2193, 2194, 2198, 2201, 2209, 2220, 2223, 2226, s/n 2228 to 2237 inclusive, s/n 2239

to 2632 inclusive, or s/n 2639 to 2645 inclusive, and any main wing spar on which, after 31 December 1973 but before the effective date of this AD, a repair, identified in the SB (as defined in this AD) as an “affected repair”, has been embodied by the maintenance organisation of the design approval holder; except: all main wing spars on which, either APEX AIRCRAFT / CEAPR approved modification (mod) No. 020903 has been embodied in production, or which (after delivery of the aeroplane) have been reinforced in accordance with the instructions of APEX AIRCRAFT / CEAPR modification instruction No. 1001047 Issue H.

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

**Reason:**

During a sample check of a main wing spar on the production line, a discrepant bonding was identified. Following investigations, it was determined that other (batches of) main wing spars, installed on other production aeroplanes as well as on already delivered in-service aeroplanes, were potentially affected.

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

To address this potential unsafe condition, CEAPR issued SB 221201 (at original issue) to provide information about possibly affected parts and to recommend flight prohibition for certain aeroplanes. Consequently, EASA issued Emergency AD 2022-0267-E, prohibiting further flight for certain aeroplanes and requiring operational limitations for the other (potentially) affected aeroplanes and amendment of the applicable aircraft flight manuals (AFM).

Since that AD was issued, further investigation results determined that possibly more aeroplanes than initially identified are affected by the unsafe condition addressed by this AD, and that the required operational limitations need adjustment and/or some additional clarification. It was also determined that the aeroplanes which had been prohibited to fly can be allowed to resume safe operation, provided the new defined (amended) limitations are implemented. CEAPR revised SB 221201 accordingly and published the SB, as defined in this AD.

For the reasons described above, this AD supersedes EASA Emergency AD 2022-0267-E and requires amendment of the AFM to introduce new (amended) operational limitations, installation of a placard indicating the reduced maximum structural cruising speed (VNO), and removes the prohibition to fly.

This AD is still 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:

**Operational Limitations:**

- (1) For Group 1 aeroplanes: From the effective date of this AD, it is allowed to operate the aeroplane with the following limitations:

- All flight manoeuvres shall be executed with care and only by smooth action on the flight controls;
- Turns with more than 60° bank (inclination), lazy eights, chandelles and any other aerobatic manoeuvres are prohibited;
- Intentional stalls are allowed, provided performed with an instructor on board who has direct access to the flight controls, to ensure that limitations are not exceeded;
- VNO is reduced to 230 km/h (124 Kts).

**AFM Amendment:**

- (2) For Group 1 aeroplanes: Before next flight after the effective date of this AD, amend the applicable AFM by incorporating the limitations as required by paragraph (1) of this AD, which can be accomplished by inserting a copy of this AD in the limitations section of the AFM, inform all pilots and, thereafter, operate the aeroplane accordingly.

**Placard installation:**

- (3) For Group 1 aeroplanes: Within 30 flight hours or 30 days, whichever occurs first after the effective date of this AD, install in the cockpit of the aeroplane, next to the airspeed indicator, a placard with the reduced VNO in accordance with the instructions of the SB. This placard must be manufactured in accordance with the specifications and instructions of the SB. Installation of the placard can be accomplished by a licenced pilot.

**Part installation:**

- (4) For Group 1 and Group 2 aeroplanes: From the effective date of this AD, do not install an affected part on any aeroplane.

**Ref. Publications:**

CEAPR SB 221201 original issue (Edition 1) dated 23 December 2022, or Revision 1 dated 28 December 2022, or Revision 2 dated 06 March 2023.

APEX AIRCRAFT / CEAPR mod No. 020903 (approved 20 January 2003) and associated modification instruction No. 1001047 original issue (Issue H) dated 19 May 2003.

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: CEAPR, Bureau de Navigabilité, 1 Route de Troyes – 21121 Darois, France, Telephone: +33 (3) 80 35 25 22, E-mail: [info@ceapr.com](mailto:info@ceapr.com), website: [www.ceapr.com](http://www.ceapr.com).

## TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2023-00048-E

### CEAPR

#### Avions DR 400

#### **DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR :**

09 mars 2023

#### **CONSTRUCTEUR(S) :**

Centre Est Aéronautique, Avions Pierre Robin, Construction aéronautique de Bourgogne, Apex Industrie, Fich Aircraft, Robin Aircraft

#### **APPLICABILITÉ :**

Avions CEAPR DR 400/100, DR 400/120, DR 400/120 A, DR 400/120 D, DR 400/125, DR 400/125i, DR 400/140, DR 400/140B, DR 400/160, DR 400/160 D, DR 400/180, DR 400/180 R, DR 400/180 S, DR 400/200 I, DR 400/200 R, DR 400/2+2, DR 400 RP, DR 400 NGL et DR400/500 tous numéros de série.

#### **DÉFINITIONS :**

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

#### **Pièce concernée :**

**Le Bulletin de Service :** CEAPR Bulletin de service (SB) 221201 Révision 2.

**Pièce concernée ::** longeron d'aile principale ayant le S/N 2114, 2149, 2158, 2160, 2165, 2174, 2180, 2182, 2186, 2189, 2190, 2193, 2194, 2198, 2201, 2209, 2220, 2223, 2226, s/n 2228 à 2237 inclus, s/n 2239 à 2632 inclus, ou s/n 2639 à 2645 inclus, et tous longerons d'aile principale installés après le 31 décembre 1973 mais avant la date d'effectivité de cette CN, faisant l'objet d'une réparation, identifiée dans le SB (telle que définie dans la présente CN) comme une « réparation affectée » qui a été effectuée par l'organisme de maintenance du titulaire de conception approuvée ; excepté tous les longerons d'ailes principales sur lesquelles, soit une modification (mod) approuvée par APEX AIRCRAFT / CEAPR No. 020903 a été incluse dans la production, soit (après livraison de l'avion) a été renforcée en accordance avec les instructions de modification d'APEX AIRCRAFT / CEAPR No 1001047 Edition H.

#### **GROUPES**

Les avions du groupe 1 sont ceux qui sont affectés par la pièce concernée. Les avions du groupe 2 sont ceux ne comportant aucune pièce concernée.

#### **RAISON :**

Un écart a été signalé lors d'un contrôle par échantillonnage d'un longeron de l'aile principale sur la ligne de production. Après enquête, il a été déterminé que d'autres (lots de) longerons d'ailes principale installés sur d'autres avions de la production ainsi que sur d'autres avions en service, sont potentiellement concernés.

Cette condition, si non corrigée, pourrait entraîner une réduction de la résistance structurelle de l'aile, entraînant peut-être une défaillance structurelle de celui-ci et la perte de l'avion qui en résulte.

Pour remédier à cette condition potentiellement dangereuse, CEAPR a publié le SB 221201 (dans sa version d'origine) pour fournir des informations sur les parties susceptibles d'être affectés et recommande l'interdiction de vol de certains avions. Par conséquent, l'EASA a émis la CN urgente AD-2022-0267-E, interdisant le vol de certains avions et en imposant des limites opérationnelles pour les autres avions (potentiellement) concernés, ainsi que la modification des manuels de vols des avions (AFM) applicables.

Depuis la publication de cette AD, une enquête complémentaire a déterminé la possibilité que d'autres d'avions que ceux initialement concernés puissent être visés par la situation dangereuse selon la présente CN, et que les limitations opérationnelles requises doivent être ajustées et/ou clarifiées. Il a été aussi déterminé que les

avions ayant subi une interdiction de vol peuvent être autorisés à reprendre leur activité en toute sécurité, à condition que les nouvelles limitations définies (et amendées) soient mises en œuvre. CEAPR a révisé son Bulletin de Service SB 221201 en conséquence et publié le Bulletin de Service, comme définie dans cette CN.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN remplace la CN urgente de l'EASA AD-2002-267-E et nécessite une modification du manuel de vol pour introduire de nouvelles limitations opérationnelles, l'installation d'une signalétique indiquant la vitesse de croisière structurelle maximale réduite (VNO), et supprime l'interdiction de vol.

Cette CN est toujours considérée comme étant une action provisoire et d'autres mesures pourraient être prises.

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

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

#### **Limites opérationnelles**

- 1) Pour les avions du groupe 1 : Depuis la date d'émission de cette consigne, il est permis d'utiliser l'avion dans les limites suivantes :
  - Toutes les manœuvres de vol doivent exécutées avec soin et seulement à travers une action souple lors des contrôles de vol ;
  - Les virages à plus de 60° d'inclinaison, les huites paresseux, les chandelles et toutes autres manœuvres acrobatiques sont interdites ;
  - Les décrochages intentionnels sont autorisés, à condition qu'ils soient effectués avec un instructeur à bord qui ait un accès direct aux commandes de vol, afin de s'assurer que les limites ne sont pas dépassées ;
  - La VNO est réduite à 230 km/h (124 Kts).

#### **Amendement AFM :**

- 2) Pour les avions du groupe 1 : Avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de la présente CN, modifier le manuel de vol applicable en y incorporant les limitations requises au paragraphe (1) de la présente consigne, ce qui peut être fait en insérant une copie de la présente CN dans la section limitations du manuel de vol, en informer tous les pilotes et, par la suite, exploiter l'avion en conséquence.

#### **Installation d'une signalétique :**

- 3) Pour les avions du groupe 1 : Dans les 30 heures de vol ou 30 jours, selon la première éventualité, suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne de navigabilité, installer dans le poste de pilotage de l'avion, à côté de l'anémomètre, une signalétique indiquant la VNO réduite, conformément aux instructions du BS. Cette signalétique doit être fabriquée conformément aux spécifications et instructions du BS. L'installation de la signalétique peut être effectuée par un pilote titulaire d'une licence.

#### **Installation d'une pièce :**

- 4) Pour les avions des groupes 1 et 2 : À partir de la date d'entrée en vigueur de la présente consigne de navigabilité, ne pas installer de pièce affectée sur un avion.

### **DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE :**

CEAPR SB 221201 édition originale (Edition 1) datée du 23 décembre 2022, ou révision 1 datée du 28 décembre 2022, ou révision 2 datée du 06 March 2023.

APEX AIRCRAFT / CEAPR mod No. 020903 (approuvée le 20 janvier 2003) et modification associée à l'instruction associée à la modification No. 1001047 édition originale (Edition H) datée du 19 mai 2003.

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

### **REMARQUES :**

[...]