Avis d'émission d'une Directive de Navigabilité (AD)* par

l'EASA, European Aviation Safety Agency

l'autorité primaire d'un matériel étranger

Les examens ou modifications décrits ou rappelés ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans la Directive de Navigabilité citée ci-dessous entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

(Envoi 07/2023 du 29 mars 2023)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2023-0048

CEAPR

Avions DR400

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

Nota pour les exploitants et organismes d'entretien d'aéronefs inscrits au registre français :

Si l'AD jointe invite à un contact vers l'autorité primaire de l'AD, contacter le bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

Si pour l'exécution d'une tâche donnée, l'AD jointe se réfère à une qualification de personnel répondant à une réglementation nationale, il est possible de faire intervenir, pour cette tâche, du personnel de qualification équivalente acceptée dans l'Union Européenne.

Si l'AD jointe se réfère à une donnée de navigabilité ou une instruction pour le maintien de la navigabilité (Manuel de Vol, Manuel de Maintenance, ...) qui n'est pas celle approuvée ou pas celle en vigueur en France ou si l'AD jointe présente une difficulté d'application liée à sa spécificité nationale, exposer le problème auprès de la direction des méthodes d'OSAC (par courriel à "contact@osac.aero" ou par fax au 01 46 42 65 39) ou auprès du bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

* Cette AD est exigible au titre du règlement Européen 748/2012.

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2023-0048

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.

GROUPE

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 être 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 :

[...]