

TRADUCTION DE COURTOISIE

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

**ANNULÉ : Ailes - Eclisse d'aile principale ; Manuel de vol de l'aéronef /
Limites opérationnelles - Modification ; Placards et marquages - Placards intérieurs –
Installation
CEAPR
DR 400 avions**

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

12 juin 2024.

CONSTRUCTEUR(S) :

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

APPLICABILITE :

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 avions, tous numéros de série (s/n).

DEFINITIONS :

Les définitions suivantes s'appliquent dans le cadre de la présente CN :

Pièce concernée : Les longerons de voilure principale portant les numéros de série 2114, 2149, 2158, 2160, 2165, 2174, 2180, 2182, 2186, 2189, 2190, 2193, 2194, 2198, 2201, 2209, 2220, 2223, 2226, les numéros de série 2228 à 2237 inclus, les numéros de série 2239 à 2632 inclus, ou les numéros de série 2639 à 2645 inclus, et tout longeron de voilure principale sur lequel, après le 31 décembre 1973 mais avant le 9 mars 2023 [date d'entrée en vigueur de la CN 2023-0048-E de l'EASA], une réparation, identifiée dans le BS 221201, révision 2, comme "réparation concernée" a été effectuée, par l'organisme d'entretien du titulaire de l'agrément de conception ; sauf : tous les longerons d'ailes principales sur lesquels, soit la modification approuvée par APEX AIRCRAFT / CEAPR n° 020903 a été incorporée dans la production, soit qui (après la livraison de l'avion) ont été renforcés conformément aux instructions de l'instruction de modification APEX AIRCRAFT / CEAPR n° 1001047, révision H.

RAISON :

Lors d'un contrôle par échantillonnage d'un longeron d'aile principale sur la ligne de production, un collage anormal a été identifié. Après enquête, il a été déterminé que certains autres longerons d'aile principale, installés sur d'autres avions en production ainsi que sur certains avions en service déjà livrés, sont également potentiellement affectés par un problème similaire.

S'il n'est pas corrigé, ce problème pourrait entraîner une réduction de la résistance structurelle de l'aile, voire une défaillance structurelle et, par conséquent, la perte de l'avion.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, CEAPR a publié le bulletin de service 221201 (dans sa version d'origine) afin de fournir des informations sur les pièces potentiellement concernées et de recommander l'interdiction de vol pour certains avions. En conséquence, L'EASA a publié une CN d'urgence 2022-0267-E, interdisant la poursuite du vol pour certains avions et exigeant des limitations opérationnelles pour les autres avions potentiellement affectés ainsi que la modification des manuels de vol de l'avion (AFM) applicables.

Après la publication de cette CN, les résultats d'une enquête complémentaire ont permis de déterminer qu'un plus grand nombre d'avions qu'initialement identifié pouvait être affecté par la condition dangereuse visée par cette CN, et que les limitations opérationnelles requises devaient être ajustées et/ou clarifiées. Il a également été établi que les avions dont le vol avait été interdit pouvaient être autorisés à reprendre l'exploitation, à condition que les limitations modifiées soient mises en œuvre. CEAPR a donc révisé le BS 221201 en conséquence et a publié la révision 2 de ce BS. En conséquence, L'EASA a publié la CN d'urgence 2023-0048-E, remplaçant la CN EASA 2022-0267-E, afin d'exiger la modification du manuel de vol pour introduire de nouvelles limitations opérationnelles (modifiées), l'installation d'une affichette indiquant la vitesse de croisière structurelle maximale réduite (VNO), et de supprimer l'interdiction de vol pour certains avions.

Depuis la publication de cette CN, des investigations complémentaires ont montré que le collage des longerons de l'aile principale, définis dans la présente CN comme des pièces affectées, est acceptable et ne constitue pas une condition dangereuse.

Pour les raisons décrites ci-dessus, la CN d'urgence 2023-0048-E de l'EASA n'est plus nécessaire et, par conséquent, le présent avis d'annulation de la CN est publié pour annuler la CN 2023-0048-E.

CEAPR devrait publier la révision 3 du BS 221201 afin de fournir des instructions pour la suppression de la limitation opérationnelle précédemment insérée dans le manuel de vol et de l'affichette "restriction VNO" installée.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Aucune

DOCUMENTS DE REFERENCE :

CEAPR SB 221201 version original (Edition 1) datée du 23 Decembre 2022, ou Révision 1 datée du 28 Decembre 2022, ou Révision 2 datée du 06 mars 2023.

REMARQUES :

[...]



Airworthiness Directive Cancellation Notice

AD No.: 2023-0048-CN

Issued: 12 June 2024

Note: This Airworthiness Directive (AD) Cancellation Notice (CN) 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.

Design Approval Holder's Name:

CEAPR

Type/Model designation(s):

DR 400 aeroplanes

Effective Date: 12 June 2024

TCDS Number(s): EASA.A.367

Foreign AD: Not applicable

Cancellation: This Notice cancels EASA Emergency AD 2023-0048-E dated 07 March 2023.

ATA 57 and ATA 11 – CANCELLED: Wings – Main Wing Spar; Aircraft Flight Manual / Operational Limitations – Amendment; Placards and Markings – Interior Placards – Installation

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 definition applies:

Affected part(s): 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 the 31 December 1973 but before the 09 of March 2023 [the effective date of EASA AD 2023-0048-E], a repair, identified in SB 221201 Revision 2 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.

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 certain other main wing spars, installed on other production aeroplanes as well as on some already delivered in-service aeroplanes, are also potentially affected by similar issue.

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 the 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).

After that AD was issued, further investigation results determined that possibly more aeroplanes than initially identified could be affected by the unsafe condition addressed by that AD, and that the required operational limitations needed adjustment and/or some additional clarification. It was also determined that the aeroplanes which had been prohibited to fly could be allowed to resume operation, provided the amended limitations are implemented. Therefore, CEAPR revised SB 221201 accordingly and published Revision 2 of this SB, and consequently EASA issued Emergency AD 2023-0048-E, superseding EASA AD 2022-0267-E, to require amendment of the AFM to introduce new (amended) operational limitations, installation of a placard indicating the reduced maximum structural cruising speed (VNO), and to remove the prohibition to fly for certain aeroplanes.

Since that AD was issued, further investigations carried out have shown that the bonding of the main wing spars, defined in this AD as affected parts, is acceptable and does not constitute an unsafe condition.

For the reasons described above, EASA Emergency AD 2023-0048-E is no longer necessary, and therefore this AD Cancellation Notice is issued to cancel Emergency AD 2023-0048-E.

CEAPR is expected to publish Revision 3 of SB 221201 to provide instructions for removing the operational limitation previously inserted in the AFM and the installed 'VNO restriction' placard.

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

None.

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.



Remarks:

1. Enquiries regarding this AD-CN should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.
2. For any question concerning the technical content of this AD-CN, 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.

