



Airworthiness Directive

AD No.: 2026-0067

Issued: 27 March 2026

Note: This 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 Change Approval Holder's Name: ACC COLUMBIA Jet Service GmbH
Modification(s): DA42 Engine Retrofit

Effective Date: 10 April 2026
STC Number(s): EASA STC 10048730 up to Rev. 7
Foreign AD: Not applicable
Supersedure: None

ATA 78 – Engine Exhaust – Exhaust Pipes – Modification / Inspection

Manufacturer(s):

Diamond Aircraft Industries GmbH (Austria); Diamond Aircraft Industries Inc. (Canada); CETC Wuhu Diamond Aircraft Manufacture Co. (People's Republic of China).

Applicability:

DA 42 aeroplanes, if modified by EASA STC 10048730 Revision (Rev.) 7, or any previous revision.

Definitions:

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

Exhaust clamp assemblies: Engine exhaust clamp assemblies Part Number (P/N) EPA 97513838.

Exhaust pipe: Engine exhaust pipes P/N EPA 97507363 and P/N EPA 97507364.

The SB: ACC COLUMBIA Jet Service GmbH (ACC COLUMBIA) Service Bulletin (SB) ACJ_SB_2025-07 Rev. 3.

Reason:

Following two cases of uncommanded engine in-flight shutdown (IFSD) on DA 42 aeroplanes, EASA issued various ADs, each one superseding the previous, and last one being AD 2017-0254, to require modification and inspections of certain DA 42 aeroplanes equipped with TAE 125-02-114 engines.



Due to similarity of design, the same potential unsafe condition addressed by EASA AD 2017-0254 could affect DA 42 aeroplanes if modified by EASA STC 10048730.

Consequently, to address this potential unsafe condition, ACC COLUMBIA incorporated exhaust clamp assemblies and updated the Airworthiness Limitations Section (ALS) of the Maintenance Manual Supplement (MMS) to introduce repetitive inspections of the exhaust clamp assemblies and of the exhaust pipes; these changes have been included in the EASA STC 10048730 Rev. 8.

For aeroplane modified by EASA STC 10048730 up to Rev. 7, ACC COLUMBIA published the SB to provide instructions for retrofit installation of the exhaust clamp assemblies and for repetitive inspections of the engine.

For the reasons described above, this AD requires modification of the aeroplane to install the exhaust clamp assemblies and accomplishment of repetitive inspections.

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

Required as indicated by this AD, unless the action(s) required by this AD have been already accomplished:

Modification:

- (1) For aeroplanes not equipped with exhaust clamp assemblies, as defined in this AD: Before any exhaust pipe exceeds 1 500 flight hours (FH) since first installation on an aeroplane, or within 10 FH after the effective date of this AD, whichever occurs later, install exhaust clamp assemblies in accordance with the instructions of the SB (see Note 1 of this AD).

Note 1: If the FH accumulated since its first installation by an exhaust pipe are not known, the FH accumulated by the aeroplane since EASA STC 10048730 embodiment apply instead.

Inspection(s):

- (2) Before an exhaust clamp assembly exceeds 50 FH since first installation on an aeroplane, or within 10 FH after the effective date of this AD, whichever occurs later, and, thereafter, at intervals not to exceed 50 FH, inspect that exhaust clamp assembly in accordance with the instructions of the SB.
- (3) Before an exhaust pipe exceeds 1 500 FH since first installation on an aeroplane, or within 200 FH after the effective date of this AD, whichever occurs later, and, thereafter, at intervals not to exceed 500 FH, inspect that exhaust pipe in accordance with the instructions of the SB (see Note 1 of this AD).

Corrective Action(s):

- (4) If, during the inspection as required by paragraph (2) of this AD, any discrepancy, as identified in the SB, is detected on an exhaust clamp assembly, before next flight, replace that exhaust clamp assembly in accordance with the instructions of the SB.
- (5) If, during the inspection as required by paragraph (3) of this AD, any discrepancy, as identified in the SB, is detected on an exhaust pipe, before next flight, replace that exhaust pipe in accordance with the instructions of the SB.



Acceptable Method of Compliance:

- (6) Revising the approved Aircraft Maintenance Program (AMP) of an aeroplane by incorporating the maintenance task and relevant thresholds and intervals as specified in the ALS of the ACC COLUMBIA MMS_23-90562 Rev. 5 is an acceptable method to comply with the requirements of paragraphs (2) to (5) of this AD, as applicable, for that aeroplane.
- (7) When the AMP of an aeroplane has been revised as specified in paragraph (6) of this AD, that action ensures continued accomplishment of the maintenance tasks as required by paragraphs (2) to (5) of this AD, as applicable, for that aeroplane. Consequently, after revising the AMP, as specified in paragraph (6) of this AD, it is not necessary that accomplishment of individual action is recorded for demonstration of AD compliance on a continued basis.

Terminating Action:

- (8) None (see Note 2 of this AD).

Note 2: Replacing an exhaust clamp assembly or an exhaust pipe of an aeroplane with a part having the same P/N does not constitute terminating action for the repetitive inspection as required by this AD for that aeroplane. Next inspection of the part to be installed has to be planned depending on the FH accumulated by that part before installation. If the FH accumulated by that part are unknown, an inspection must be accomplished before next flight.

Credit:

- (9) Modification of an aeroplane accomplished before the effective date of this AD in accordance with the instructions of ACC COLUMBIA SB ACJ_SB_2025-07 original issue, Rev. 01 or Rev. 02 is acceptable for compliance with the requirements of paragraph (1) of this AD for that aeroplane.
- (10) Inspection and corrective actions, accomplished on an aeroplane before the effective date of this AD in accordance with the instructions of ACC COLUMBIA SB ACJ_SB_2025-07 original issue, Rev. 01 or Rev. 02 are acceptable for compliance with the requirements of paragraphs (2) to (5) of this AD, as applicable, for that aeroplane.

Ref. Publications:

ACC COLUMBIA SB ACJ_SB_2025-07 original issue, Rev. 01, Rev. 02 and Rev. 03.

ACC COLUMBIA MMS_23-90562, ALS, Rev. 5.

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. Based on the required actions and the compliance time, EASA have decided to issue a Final AD with Request for Comments, postponing the public consultation process until after publication. All interested persons may send their comments, referencing the AD Number, to the E-mail address specified in below Remark 3, prior to 24 April 2026. Only if any comment is received



during the consultation period, a Comment Response Document will be published in the [EASA Safety Publications Tool](#), in a compressed ('zipped') file, attached to the record for this AD.

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: ACC COLUMBIA, E-mail: design@acc-columbiajet.com.



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2026-0067

ACC COLUMBIA Jet Service GmbH

Moteur modernisé DA42

Échappement moteur – Tuyaux d'échappement – Modification / Inspection

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

10 Avril 2026

CONSTRUCTEUR(S) :

Diamond Aircraft Industries GmbH (Autriche) ; Diamond Aircraft Industries Inc. (Canada) ; CETC Wuhu Diamond Aircraft Manufacture Co. (République populaire de Chine).

APPLICABILITE :

Les avions DA 42, s'ils ont été modifiés conformément au certificat de type supplémentaire (STC) 10048730 de l'AESA, révision (Rev.) 7, ou à toute révision antérieure.

DEFINITIONS :

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

Ensembles de colliers d'échappement : Ensembles de colliers d'échappement pour moteur de référence (P/N) EPA 97513838.

Tuyau d'échappement : tuyaux d'échappement moteur, références EPA 97507363 et EPA 97507364.

Le SB : Bulletin de service (SB) ACC COLUMBIA Jet Service GmbH (ACC COLUMBIA) ACJ_SB_2025-07 Rév. 3.

RAISON :

À la suite de deux cas d'arrêt inopiné d'un moteur en vol (IFSD) sur des avions DA 42, l'EASA a publié plusieurs consignes de navigabilité (CN), chacune remplaçant la précédente, la dernière étant la CN 2017-0254, afin d'exiger la modification et l'inspection de certains avions DA 42 équipés de moteurs TAE 125-02-114.

En raison de similitudes de conception, la même situation potentiellement dangereuse visée par la CN EASA 2017-0254 pourrait concerner les avions de type DA 42 s'ils ont été modifiés conformément au certificat de type supplémentaire (STC) EASA 10048730.

En conséquence, afin de remédier à ce risque potentiel, ACC COLUMBIA a intégré des ensembles de colliers d'échappement et a mis à jour la section « Limitations de navigabilité » (ALS) du Supplément au manuel de maintenance (MMS) afin d'introduire des inspections périodiques de ces ensembles de colliers d'échappement et des tuyaux d'échappement ; ces modifications ont été intégrées dans le certificat de type supplémentaire (STC) 10048730 de l'EASA, révision 8.

Pour les avions modifiés conformément au certificat de type supplémentaire (STC) 10048730 de l'EASA jusqu'à la révision 7, ACC COLUMBIA a publié le bulletin de service (SB) afin de fournir des instructions pour l'installation de la modernisation des ensembles de colliers d'échappement et pour les inspections périodiques du moteur.

Pour les raisons exposées ci-dessus, la CN impose de modifier l'avion afin d'installer les ensembles de colliers d'échappement et d'effectuer des inspections périodiques.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Requises telles que précisées dans cette CN, sauf si ces actions requises par cette CN ont déjà été réalisées :

Modification :

- (1) Pour les avions non équipés d'ensembles de colliers d'échappement, tels que définis dans la CN : avant qu'un tuyau d'échappement n'atteigne 1 500 heures de vol (FH) depuis sa première installation sur un avion, ou dans les 10 heures de vol suivant la date d'entrée en vigueur cette CN, la date la plus tardive étant retenue, installer des ensembles de colliers d'échappement conformément aux instructions du SB (voir la note 1 de cette CN).

Note 1 : Si les heures de vol (FH) accumulées par un tuyau d'échappement depuis sa première installation ne sont pas connues, les heures de vol (FH) accumulées par l'avion depuis l'application du STC EASA 10048730 s'appliquent à la place.

Inspection(s) :

- (2) Avant qu'un ensemble de collier d'échappement n'ait atteint 50 heures de vol depuis sa première installation sur un avion, ou dans les 10 heures de vol suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN, la date la plus tardive étant retenue, puis à des intervalles ne dépassant pas 50 heures de vol, inspecter cet ensemble de collier d'échappement conformément aux instructions du SB.
- (3) Avant qu'un tuyau d'échappement n'ait atteint 1 500 heures de vol depuis sa première installation sur un avion, ou dans les 200 heures de vol suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN la date la plus tardive étant retenue, puis à des intervalles ne dépassant pas 500 heures de vol, inspecter ce tuyau d'échappement conformément aux instructions du SB (voir la note 1 de cette CN).

Mesures correctives :

- (4) Si, au cours de l'inspection requise par le paragraphe (2) de cette CN, une anomalie, telle qu'identifiée dans le SB est détectée sur un ensemble de collier d'échappement, remplacer cet ensemble de collier d'échappement avant le prochain vol, conformément aux instructions du SB.
- (5) Si, lors de l'inspection requise par le paragraphe (3) de cette CN, une anomalie, telle qu'identifiée dans le SB est détectée sur un tuyau d'échappement, remplacer ce tuyau d'échappement avant le prochain vol, conformément aux instructions du SB.

Méthode de conformité acceptable :

- (6) La révision du programme de maintenance de l'aéronef (PE) approuvé d'un avion, en y intégrant les tâches de maintenance ainsi que les seuils et intervalles correspondants

spécifiés dans les ALS de l'ACC COLUMBIA MMS_23-90562 Rév. 5, constitue une méthode acceptable pour se conformer aux exigences des paragraphes (2) à (5) de cette CN, selon le cas, pour cet avion.

- (7) Lorsque le PE d'un avion a été révisé conformément au paragraphe (6) de la CN, cette mesure garantit la poursuite de l'exécution des tâches de maintenance requises par les paragraphes (2) à (5) de cette CN, selon le cas, pour cet avion. Par conséquent, après avoir révisé le PE l'AMP conformément au paragraphe (6) de cette CN, il n'est pas nécessaire d'enregistrer l'exécution de chaque mesure pour démontrer la conformité à cette CN de manière continue.

Action de clôture :

- (8) Aucune (voir la note 2 de cette CN).

Note 2 : Le remplacement d'un ensemble de collier d'échappement ou d'un tuyau d'échappement d'un avion par une pièce portant la même référence ne constitue pas une mesure de clôture pour l'inspection périodique requise par cette CN pour cet avion. La prochaine inspection de la pièce à installer doit être planifiée en fonction des heures de vol (FH) accumulées par cette pièce avant son installation. Si les heures de vol (FH) accumulées par cette pièce sont inconnues, une inspection doit être effectuée avant le prochain vol.

Crédit :

- (9) Une modification apportée à un avion avant la date d'entrée en vigueur de cette CN, conformément aux instructions de la note de service ACC COLUMBIA SB ACJ_SB_2025-07 (édition originale, rév. 01 ou rév. 02), est jugée conforme aux exigences du paragraphe (1) de cette CN pour cet avion.

- (10) Les inspections et les mesures correctives effectuées sur un avion avant la date d'entrée en vigueur de la CN, conformément aux instructions de l'ACC COLUMBIA SB ACJ_SB_2025-07, édition originale, Rév. 01 ou Rév. 02, sont acceptables pour satisfaire aux exigences des paragraphes (2) à (5) de cette CN, selon le cas, pour cet avion.

DOCUMENTS DE REFERENCE:

ACC COLUMBIA SB ACJ_SB_2025-07, version originale, rév. 01, rév. 02 et rév. 03.

ACC COLUMBIA MMS_23-90562, ALS, rév. 5.

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

REMARQUES :

[...]