

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'incapacité au vol de l'aéronef concerné.

(Envoi 12/2018 du 06 juin 2018)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2018-0030 R1

DAHER AEROSPACE

Avions TB 9, TB 10, TB 200

Voilure – Attaches avant d'aile - Inspection / Modification / Remplacement

Cette AD remplace l'AD EASA 2018-0030 du 31 janvier 2018.

This AD supersedes EASA AD 2018-0030 dated 31 January 2018.

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.



Airworthiness Directive

AD No.: 2018-0030R1

Issued: 04 June 2018

Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) 216/2008 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 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, 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 agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EC) 216/2008, Article 14(4) exemption].

Design Approval Holder's Name:

DAHER AEROSPACE

Type/Model designation(s):

TB 9, TB 10, TB 200 aeroplanes

Effective Date: Revision 1: 04 June 2018
Original issue: 14 February 2018

TCDS Number(s): EASA.A.378

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: This AD revises AD 2018-0030 dated 31 January 2018, which superseded DGAC France AD 94-264(A) R1 dated 09 October 1996.

ATA 57 – Wings – Wing Front Attachments – Inspection / Modification / Replacement

Manufacturer(s):

SOCATA, formerly EADS SOCATA, Société de Construction d'Avions de Tourisme et d'Affaires

Applicability:

SOCATA TB 9, TB 10 and TB 200 aeroplanes, all manufacturer serial numbers (MSN).

Definitions:

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

Groups: Group 1 aeroplanes are TB 9 aeroplanes, all MSN, and TB 10 aeroplanes, MSN 001 to 803 inclusive, 805, 806, 809 to 815 inclusive, and 820 to 822 inclusive. Group 2 aeroplanes are TB 10 aeroplanes, MSN 804, 807, 808, 816 to 819 inclusive, and MSN 823 to 2229 inclusive, and TB 200 aeroplanes, all MSN.

The SB: SOCATA Service Bulletin (SB) 10-081-57.

Inspection: Dye penetrant inspection or High Frequency Eddy Current inspection.

Reason:

During a scheduled maintenance inspection, cracks were found on the wing front attachments of a TB 10 aeroplane.

This condition, if not detected and corrected, could affect the structural integrity of the aeroplane.

Prompted by these findings, SOCATA issued the SB to provide inspection and modification instructions, and DGAC France issued AD 94-264(A), later revised, to require repetitive inspections of wing front attachments of TB 9 and TB 10 aeroplanes (all MSN up to 822 inclusive, with some excluded). That AD also required installation of reinforcement kits, applied as repair (if cracks were found) or as modification (if no cracks were found), of the wing front attachments, on both wing and fuselage sides, and repetitive replacement of those reinforcements afterwards.

Since DGAC France AD 94-264(A) R1 was issued, cracks have been found on wing front attachments, on the wing side, on TB10 aeroplanes to which the AD did not apply, i.e. which were not subject to repetitive inspections as required by that AD. Consequently, SOCATA revised the SB, now at revision (rev.) 3, extending the Applicability to all TB 10 aeroplanes, as well as to TB 200 aeroplanes, and improving the repair solution of the wing front attachment on wing side.

For the reason described above, EASA issued AD 2018-0030, retaining the requirements of DGAC France AD 94-264(A) R1, which was superseded, expanding the Applicability to all MSN for TB 9 and TB 10 aeroplanes and included TB 200 aeroplanes, and requiring an improved repair solution of the wing front attachment on wing side.

Since that AD was issued, it has been determined that the aeroplane configuration definition included in Table 5 was improperly referring to the installation instructions, rather than to the modification kit number. This AD is revised accordingly.

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

Required as indicated, unless accomplished previously:

Wing front attachments on wing side – Group 1 and Group 2 aeroplanes**Inspection(s):**

- (1) For Group 1 and Group 2 aeroplanes not embodying kit OPT109110XX (see Note 1 of this AD): Within the compliance time as specified in Table 1 of this AD, as applicable, and, thereafter, at intervals not to exceed 2 000 flight hours (FH) or 3 000 landings (LDG), whichever occurs first, accomplish an inspection of the wing front attachments on wing side in accordance with the instructions of the SB at rev. 3.

Note 1: For the purpose of this AD, “XX” can be any numerical value.

Table 1 – Front Wing Attachment, Wing Side, Initial Inspection

Compliance Time (whichever occurs later, A or B)	
A	Before exceeding 2 000 FH or 3 000 LDG, whichever occurs first since aeroplane first flight
B	Group 1 aeroplanes: Within 100 FH after 17 December 1994 [the effective date of the original issue of DGAC France AD 94-264(A)], but not later than 31 October 1995
	Group 2 aeroplanes: Within 13 months after 14 February 2018 [the effective date of the original issue of this AD]

Corrective Action(s):

- (2) If, during any inspection as required by paragraph (1) of this AD, any crack is detected, before next flight, reinforce the front attachment on wing side (embodiment of kit OPT10911002) in accordance with the instructions of the SB at rev. 3.

Modification(s):

- (3) For Group 1 and Group 2 aeroplanes not embodying kit OPT109110XX (see Note 1 of this AD): Before exceeding the compliance time as specified in Table 2 of this AD, reinforce the front attachment on wing side (embodiment of kit OPT10911002) in accordance with the instructions of the SB at rev. 3.

Table 2 – Front Wing Attachment, Wing Side, Modification Compliance Time

Compliance Time (whichever occurs later, A or B)	
A	Before exceeding 8 000 FH or 12 000 LDG, whichever occurs first since aeroplane first flight
B	Before exceeding 50 FH or 75 LDG, whichever occurs first after 14 February 2018 [the effective date of the original issue of this AD]

Reinforcement Kit Repetitive Inspection:

- (4) For Group 1 and Group 2 aeroplanes embodying kit OPT109110XX (see Note 1 of this AD): Before exceeding the compliance time as specified in Table 3 of this AD, and, thereafter, at intervals not to exceed 2 000 FH or 3 000 LDG, whichever occurs first, perform an inspection of the reinforced front attachment on wing side in accordance with the instructions of the SB at rev. 3.

Table 3 – Front Wing Attachment, Wing Side, Reinforcement Kit Initial Inspection

Compliance Time (whichever occurs later, A or B)	
A	Before exceeding 4 000 FH or 6 000 LDG, whichever occurs first after kit OPT109110XX (see Note 1 of this AD) embodiment
B	Before exceeding 50 FH or 75 LDG, whichever occurs first after 14 February 2018 [the effective date of the original issue of this AD]

- (5) Replacing kit OPT109110XX with kit OPT10911002 on an aeroplane, at intervals not to exceed 4 000 FH or 6 000 LDG, whichever occurs first, in accordance with the instructions of the SB at rev. 3, is acceptable to comply with the requirements of paragraph (4) of this AD for that aeroplane.

Corrective Action(s):

- (6) If, during any inspection as required by paragraph (4) of this AD, any crack is detected, before next flight, replace the reinforced front attachment on wing side in accordance with the instructions of the SB at rev. 3.

Terminating Action(s):

- (7) Accomplishment of corrective actions on an aeroplane as required by paragraph (6) of this AD does not constitute terminating action for the repetitive inspections as required by paragraph (4) of this AD for that aeroplane.

Credit:

- (8) Inspections and corrective actions, accomplished on an aeroplane before 14 February 2018 [the effective date of the original issue of this AD], in accordance with the instructions of the SB at original issue, or Revision 1, or Revision 2, are acceptable to comply with the initial requirements of paragraphs (1), (2), (3), (4), (5) and (6) of this AD, as applicable, for that aeroplane.

Wing front attachments on fuselage side – Group 1 aeroplanes

Inspection(s):

- (9) For Group 1 aeroplanes: Within the compliance time as specified in Table 4 of this AD, and, thereafter, at intervals not to exceed 2 000 FH or 3 000 LDG, whichever occurs first, accomplish an inspection of the wing front attachments on fuselage side in accordance with the instructions of the SB.

Table 4 – Front Wing Attachment, Fuselage Side, Initial Inspection

Compliance Time (whichever occurs later, A or B)	
A	Before exceeding 2 000 FH or 3 000 LDG, whichever occurs first since aeroplane first flight
B	Within 100 FH after 17 December 1994 [the effective date of the original issue of DGAC France AD 94-264(A)], but not later than 31 October 1995

Corrective Action(s):

- (10) If, during any inspection as required by paragraph (9) of this AD, any crack is detected, before next flight, accomplish the applicable corrective action(s) in accordance with the instructions of the SB.

Modification(s):

- (11) For Group 1 aeroplanes: Unless already accomplished as required by paragraph (10) of this AD, within the compliance time as specified in Table 5 of this AD, as applicable, reinforce the front attachment on fuselage side in accordance with the instructions of the SB.

Table 5 – Modification

Aeroplane(s)	MSN and Configuration	Compliance Time
TB 9 and TB 10	MSN 001 to 399 inclusive, and 413, except those that have SOCATA kit OPT10908100 embodied	Before exceeding 4 000 FH or 6 000 LDG, whichever occurs first since aeroplane first flight
	MSN 001 to 399 inclusive, and 413, with SOCATA kit OPT10908100 embodied	Before exceeding 8 000 FH or 12 000 LDG, whichever occurs first since aeroplane first flight
TB 9	MSN 400 to 412 inclusive, and 414 to 2229 inclusive	
TB 10	MSN 400 to 412 inclusive, 414 to 803 inclusive, 805, 806, 809 to 815 inclusive and 820 to 822 inclusive	

Reinforcement Kit Repetitive Replacement:

- (12) For Group 1 aeroplanes: Within 8 000 FH or 12 000 LDG, whichever occurs first after accomplishment of the actions as required by paragraph (10) or (11) of this AD, as applicable, and, thereafter, at intervals not to exceed 8 000 FH or 12 000 LDG, whichever occurs first, replace the reinforced front attachment on fuselage side in accordance with the instructions of the SB.

Terminating Action(s):

- (13) Accomplishment of corrective actions on an aeroplane, as required by paragraph (10) of this AD, as applicable, or modification of an aeroplane, as required by paragraph (11) of this AD, as applicable, does not constitute terminating action of the repetitive inspections required by paragraph (9) of this AD, as applicable, for that aeroplane.

Ref. Publications:

SOCATA SB 10-081-57 original issue dated October 1994, or rev. 1 dated August 1996, or rev. 2 dated January 2017, or rev. 3 dated December 2017.

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 original issue of this AD was posted on 10 March 2017 as PAD 17-029 for consultation until 07 April 2017. The Comment Response Document can be found in the [EASA Safety Publications Tool](#), in the 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](#).
5. For any any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact:
DAHER AEROSPACE, Direction des services, 65921 Tarbes Cedex 9, France,
Telephone +33 (0) 5 62 41 73 00, Fax + 33 (0) 5 62 41 76 54

or for the U.S.A.:

DAHER AIRCRAFT INC, 601 NE 10 Street, Pompano Beach, Florida 33060,
United States of America,
Telephone +1 (954) -366-3331.

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2018-0030 R1

DAHER AEROSPACE

Avions – TB9, TB10 et TB 200

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 14 février 2018

Révision 1 : 04 juin 2018

CONSTRUCTEUR :

SOCATA (précédemment EADS SOCATA, Société de Construction d'Avions de Tourisme et d'Affaires)

APPLICABILITE :

SOCATA TB 9, TB 10, TB 200, tous numéros de série (MSN).

DEFINITIONS :

Pour cette AD, les définitions suivantes s'appliquent :

Groupes : Les aéronefs du Groupe 1 sont les TB9, tous numéros de série, et TB 10, numéros de série (MSN) 001 à 803 inclus, 805, 806, 809 à 815 inclus, et 820 à 822 inclus. Les aéronefs du Groupe 2 sont les TB 10, numéros de série 804, 807, 808, 816 à 819 inclus et 823 à 2229 inclus, et TB 200, tous numéros de série.

Le BS : Le BS SOCATA 10-081-57

Inspection : Inspection par ressuage ou inspection par courant de Foucault.

RAISON :

Lors d'une inspection de maintenance programmée, des criques ont été trouvées sur les attaches avant de voilure sur un TB 10.

Cette condition, si non détectée et non corrigée, pourrait affecter l'intégrité structural de l'avion.

Suite à cet évènement, SOCATA a publié le BS 10-081-57, pour fournir des instructions d'inspection et de modification, et la DGAC a publié l'AD 94-264, par la suite révisée, pour exiger des inspections répétitives des attaches avant de voilure des TB 9 et TB 10 (tous S/N jusqu'au 822 inclus, avec certains d'exclus). Cette AD exigeait aussi l'installation de kits de renforcement, appliqué comme des réparations (si une crique était trouvée) ou comme modification (si aucune crique n'était trouvée), sur les attaches avant de voilure, sur les deux ailes et les flancs du fuselage, et des remplacements répétitifs de ces renforts.

Depuis l'AD 94-264 R1 a été publiée, des criques ont été trouvées sur les attaches avant de voilure, coté voilure, sur un TB 10, sur lequel cette AD ne s'appliquait pas, c'est-à-dire pour lequel les inspections répétitives comme exigé par cette AD ne s'appliquait pas. En conséquence, SOCATA a révisé le BS 10-081-57 (maintenant à la révision 3), pour étendre l'applicabilité à tous les TB 10, ainsi qu'aux TB 200, et pour améliorer la solution de réparation de l'attache avant de voilure, coté voilure.

Pour les raisons décrites ci-dessus, l'AD EASA 2018-0030, reprenant les exigences de l'AD DGAC 94-264 R1, qui a été annulée et remplacée, en étendant l'applicabilité à tous les numéros de série de TB 9, TB 10 et incluant les TB 200, et exige une solution de réparation améliorée de l'attache avant de voilure, coté voilure.

Depuis que cette AD a été publiée, il a été déterminé que la définition de la configuration avion inclue dans le Tableau 5 referait par erreur les instructions d'installation, au lieu du numéro du kit de modification. Cette AD est révisée en conséquence.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

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

Attache avant de voilure coté voilure – Avions du Groupe 1 et 2

Inspection(s) :

(1) Pour les avions du groupe 1 et 2 qui ne sont pas équipés du kit OPT109110XX (voir Note 1 de cette AD): dans les délais spécifiés au Tableau 1 de cette AD, et, par la suite à des intervalles n'excédant pas 2000 heures de vol (FH) ou 3000 atterrissages (LDG), à la première échéance atteinte, accomplir l'inspection des attaches avant de voilure, coté voilure selon les instructions du BS rev 3.

Nota 1 : en ce qui concerne cette AD, « XX » peut être n'importe quelle valeur numérique.

Tableau 1 : Attache avant de voilure, coté voilure, inspection initiale

Délais d'application (à la dernière échéance atteinte A ou B)	
A	Avant de dépasser 2 000 FH ou 3 000 LDG, à la première des échéances atteintes depuis le premier vol de l'avion
B	Avions du Groupe 1: Dans les 100 FH à compter du 17 décembre 1994 [date d'entrée en vigueur de l'AD DGAC France AD 94-264 à l'édition originale], mais au plus tard le 31 octobre 1995
	Avions du Groupe 2: Dans les 13 mois, à compter du 14 février 2018 (la date d'entrée en vigueur de cette AD à l'édition originale).

Action(s) corrective(s) :

(2) Si, lors d'une inspection comme exigé au paragraphe (1) de cette AD, une crique est détectée, avant le prochain vol, renforcer l'attache avant de voilure, coté voilure (par application du kit OPT10911002) selon les instructions du BS Rev 3.

Modification(s) :

(3) Pour les avions des Groupes 1 et 2 qui n'ont pas incorporé le kit OPT109110XX (voir Nota 1 de cette AD) : Avant d'atteindre les délais spécifiés au tableau 2 de cette AD, renforcer les attaches avant, coté voilure (par application du kit OPT10911002) selon les instructions du BS Rev 3.

Tableau 2 : Attache avant de voilure, coté voilure, délai avant modification

Délais d'application (à la dernière échéance atteinte A ou B)	
A	Avant de dépasser 8 000 FH ou 12 000 LDG, à la première des échéances atteintes depuis le premier vol de l'avion
B	Avant de dépasser 50 FH ou 75 LDG, à la première des échéances atteintes à compter du 14 février 2018 (la date d'entrée en vigueur de cette AD à l'édition originale).

Inspection répétitive du renfort :

(4) Pour les avions des Groupes 1 et 2 qui ont incorporé le kit OPT109110XX (voir Nota 1 de cette AD) : Avant d'atteindre les délais spécifiés au tableau 3 de cette AD, et par la suite, à des intervalles n'excédant pas 2000 FH ou 3000 LDG, à la première échéance atteinte, effectuer une inspection des attaches avant de voilure renforcées, coté voilure, selon les instructions du BS Rev 3.

Tableau 3 : Attache avant de voilure, coté voilure, inspection initial du kit de renforcement

Délais d'application (à la dernière échéance atteinte A ou B)	
A	Avant de dépasser 4 000 FH ou 6 000 LDG, à la première des échéances atteintes, à partir de l'application du kit OPT109110XX (voir Nota 1 de cette AD)
B	Avant de dépasser 50 FH ou 75 LDG, à la première des échéances atteintes à compter du 14 février 2018 (la date d'entrée en vigueur de cette AD à l'édition originale).

(5) Le remplacement sur avion du kit OPT109110XX par le kit OPT10911002, à un intervalle n'excédant pas 4000 FH ou 6000 LDG, à la première échéance atteinte, selon les instructions du BS rev 3, est un moyen acceptable de conformité aux exigences du paragraphe (4) de cette AD pour cet avion.

Action(s) Corrective(s) :

(6) Si lors d'une inspection comme exigé au paragraphe (4) de cette AD, une crique est détectée, avant le prochain vol, remplacer l'attache de voilure renforcée, coté voilure selon les instructions du BS Rev 3.

Action(s) Terminale(s) :

(7) L'accomplissement des actions correctives sur un avion comme exigé au paragraphe (6) de cette AD ne constitue pas une action terminale pour les inspections répétitives comme exigées au paragraphe (4) de cette AD.

Crédit :

(8) Les inspections et les actions correctives, accomplies sur un avion avant le 14 février 2018 (la date d'entrée en vigueur de cette AD à l'édition originale), selon les instructions du BS à l'édition originale, révision 1 ou 2, sont des moyens acceptable de conformité avec les exigences initiales des paragraphes (1), (2), (3), (4), (5) et (6) de cette AD, comme applicable, pour cet avion.

Attache avant de voilure coté fuselage – Avions du Groupe 1

Inspection(s) :

(9) Pour les avions du groupe 1 : Dans les délais spécifiés dans le Tableau 4 de cette AD, et, par la suite, à des intervalles n'excédant pas 2000 FH ou 3000 LDG, à la première échéance atteinte, effectuer une inspection des attaches avant de voilure coté fuselage selon les instructions du BS.

Tableau 4 - Attache avant de voilure, coté fuselage, inspection initial du kit de renforcement

Délais d'application (à la dernière échéance atteinte A ou B)	
A	Avant de dépasser 2 000 FH ou 3 000 LDG, à la première des échéances atteintes depuis le premier vol de l'avion
B	Dans les 100 FH à compter du 17 décembre 1994 [date d'entrée en vigueur de l'AD DGAC France AD 94-264 à l'édition originale], mais au plus tard le 31 octobre 1995

Actions correctives :

(10) Si lors d'une inspection, comme exigé au paragraphe (9) de cette AD, une crique est détectée, avant le prochain vol, accomplir l'action(s) corrective(s) applicable, selon les instructions du BS.

Modification(s) :

(11) Pour les avions du Groupe 1 : Sauf si déjà accomplie comme exigé au paragraphe (10) de cette AD, dans les délais spécifiés dans le Tableau 5 de cette AD, comme applicable, renforcer les attaches avant de voilure, coté fuselage selon les instructions du BS.

Tableau 5 - Modification

Modèles d'avion	MSN et configuration	Compliance Time
TB 9 TB 10	MSN 001 à 399 inclus, et 413, sauf ceux qui ont le kit SOCATA OPT10908100 d'installée	Avant de dépasser 4 000 FH ou 6 000 LDG, à la première échéance atteinte, depuis le premier vol de l'avion
	MSN 001 à 399 inclus, et 413, avec le kit SOCATA OPT10908100 d'installée	
TB 9	MSN 400 à 412 inclus, et 414 à 2229 inclus	Avant de dépasser 8 000 FH ou 12 000 LDG, à la première échéance atteinte, depuis le premier vol de l'avion
TB 10	MSN 400 à 412 inclus, 414 à 803 inclus, 805, 806, 809 à 815 inclus et 820 à 822 inclus	

Remplacement répétitif du kit de renforcement :

(12) Pour les avions du Groupe 1 : Dans les 8000 FH ou 12000 LDG, à la première des échéances atteinte, après l'accomplissement des actions exigées au paragraphe (10) ou (11) de cette AD, comme applicable, et, par la suite, à des intervalles n'excédant pas 8000 FH ou 12000 LDG, à la première des échéances atteinte, remplacer le renfort des attaches avant de voilure coté fuselage selon les instructions du BS.

Action(s) terminale(s) :

(13) Les actions correctives appliquées sur avion, comme exigé au paragraphe (10) de cette AD, comme applicable, ou la modification d'un avion, comme exigé au paragraphe (11) de cette AD, comme applicable, ne constitue pas une action terminale à l'exigence des inspections répétitives exigé^{es} au paragraphe (9) de cette AD, comme applicable, pour cet avion.

DOCUMENT DE REFERENCE :

SOCATA SB 10-081-57 édition originale d'octobre 1994, ou révision1 d'août 1996, ou révision 2 de janvier 2017, ou révision 3 de décembre 2017.

SOCATA Instruction Technique OPT 10-9081-53 révision 5 de janvier 2017.

L'utilisation de révisions ultérieures approuvées de ces documents est un moyen acceptable de conformité aux exigences de cette AD.

REMARQUES :

[...]