

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 24/2020 du 25 novembre 2020)

Directive de Navigabilité de la FAA de référence 2020-18-01

TEXTRON AVIATION INC.

Avions CESSNA 172, 182, 206, 207, 210, F172, F182, FR172, P206/TP206, R172

Fuselage - Montants des portes avant de la cabine au niveau de la fixation du hauban - Inspections répétitives

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.



FAA
Aviation Safety

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/
www.gpoaccess.gov/fr/advanced.html

2020-18-01 Textron Aviation Inc.: Amendment 39-21222; Docket No. FAA 2018-0049; Product Identifier 2017-CE-031-AD.

(a) Effective Date

This AD is effective November 12, 2020.

(b) Affected ADs

None.

(c) Applicability

This AD applies to the following Textron Aviation Inc. (type certificate previously held by Cessna Aircraft Company) model airplanes, certificated in any category:

Table 1 to paragraph (c) of this AD – Affected Models and Serial Numbers

Model	Serial Numbers
172N	17272885 through 17274009 inclusive
172P	All serial numbers
172Q	17275869, 17275927 through 17275934 inclusive, 17275952, 17275959, 17275960, 17275962, 17275964, 17275965, 17275967, 17275968, 17275969, 17275971, 17275992, 17275999, 17276002, 17276005, 17276029, 17276032, 17276042, 17276045, 17276051, 17276052, 17276054, 17276101, 17276109, 17276140, 17276147, 17276188, and 17276211
172RG	All serial numbers
F172N	F17201910 through F17202039 inclusive
F172P	All serial numbers
FR172K	FR17200656 through FR17200675 inclusive
R172K	R1723200 through R1723454 inclusive
182E	All serial numbers
182F	All serial numbers
182G	All serial numbers
182H	All serial numbers
182J	All serial numbers
182K	All serial numbers
182L	All serial numbers
182M	All serial numbers
182N	All serial numbers
182P	All serial numbers
182Q	All serial numbers
182R	All serial numbers
T182	All serial numbers
F182P	All serial numbers
F182Q	All serial numbers
FR182	All serial numbers
R182	R18200002 through R18200583 inclusive
R182 and TR182	R18200001 and R18200584 through R18202039 inclusive
206	All serial numbers
P206, P206A, P206B, P206C, P206D, P206E, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D, and TP206E	All serial numbers

Model	Serial Numbers
U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F, U206G, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D, TU206E, TU206F, and TU206G	All serial numbers
207, 207A, T207, and T207A	All serial numbers
210-5 (205)	All serial numbers
210-5A (205A)	All serial numbers
210B	All serial numbers
210C	All serial numbers
210D	All serial numbers
210E	All serial numbers
210F	All serial numbers
T210F	All serial numbers

(d) Subject

Joint Aircraft System Component (JASC)/Air Transport Association (ATA) of America Code 53, Fuselage.

(e) Unsafe Condition

This AD was prompted by a report of cracks found in the lower area of the forward cabin doorpost bulkhead. The FAA is issuing this AD to detect and address cracking of the wing strut attach point. The unsafe condition, if not addressed, could result in failure of the wing in operation, which could result in loss of control of the airplane.

(f) Compliance

Comply with this AD within the compliance times specified, unless already done.

(g) Initial Inspections

(1) For airplanes without a lower forward doorpost bulkhead and wing strut fitting reinforcement service kit (service kit) installed in accordance with Cessna Single Engine Service Bulletin SEB95-19, dated December 29, 1995 (SEB95-19), or Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, Revision 2, dated May 29, 2019 (SEB93-5R2): At the applicable compliance time specified in paragraph (g)(1)(i) or (ii) of this AD, do a visual inspection of the lower forward doorpost at the strut attach fitting for cracks in accordance with steps 1.A., 1.B., 1.C., and 1.B. (the step following step 1.C.) of the Accomplishment Instructions in SEB95-19; or steps 1.A. and 1.B. of the Accomplishment Instructions in SEB93-5R2; as applicable to your model airplane.

(i) For airplanes that have accumulated less than 4,000 hours time-in-service (TIS) as of the effective date of this AD: Initially inspect prior to the accumulation of 4,000 hours TIS or within the next 200 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later.

(ii) For airplanes that have accumulated 4,000 or more hours TIS as of the effective date of this AD: Initially inspect within 200 hours TIS after the effective date of this AD or within 12 calendar months after the effective date of this AD, whichever occurs first.

(2) For airplanes with a service kit installed in accordance with SEB95-19 or SEB93-5R2: At the later of the times specified in paragraphs (g)(2)(i) and (ii) of this AD, do a visual inspection of the lower forward doorpost at the strut attach fitting for cracks in accordance with steps 1.A., 1.B., 1.C., and 1.B. (the step following step 1.C.) of the Accomplishment Instructions in SEB95-19; or steps 1.A. and 1.B. of the Accomplishment Instructions in SEB93-5R2; as applicable to your model airplane. Do not remove the installed service kit; instead, inspect for cracking that extends beyond the modified parts.

(i) At the applicable time specified in paragraph (g)(1)(i) or (ii) of this AD.

(ii) Within 1,000 hours TIS or 36 calendar months, whichever occurs first, since installing the service kit.

(h) Repetitive Inspections

(1) If no cracks are found during the initial inspection required by paragraph (g)(1) or (2) of this AD, thereafter repeat the inspection at intervals not to exceed 36 calendar months or 1,000 hours TIS, whichever occurs first from the last inspection, as long as no cracks are found.

(2) If cracks are found during any inspection required by paragraph (g)(1) or (h)(1) of this AD, do the inspection specified in paragraph (g)(2) of this AD within 36 calendar months or 1,000 hours TIS, whichever occurs first after installing the service kit required by paragraph (i)(1) of this AD. Thereafter, repeat the inspection at intervals not to exceed 36 calendar months or 1,000 hours TIS, whichever occurs first from the last inspection, as long as no additional cracks are found.

(i) Corrective Actions

(1) If cracks are found during any inspection required by paragraph (g)(1) or paragraph (h)(1) of this AD, before further flight, install a service kit in accordance with step 1.D. of the Accomplishment Instructions in SEB95-19; or step 1.C. of the Accomplishment Instructions in SEB93-5R2; as applicable to your model airplane.

(2) If cracks are found during any inspection required by paragraph (g)(2) or (h)(2) of this AD, before further flight, repair the area using a method approved by the Manager, Wichita ACO Branch, FAA. For a repair method to be approved by the Manager, Wichita ACO Branch as required by this paragraph, the Manager's approval letter must specifically refer to this AD. You may use the contact information in paragraph (n)(1) of this AD to obtain FAA approval of your repair method.

(j) Reporting Requirement

Within 30 days after the effective date of this AD, or within 30 days after completing the initial inspection required by paragraph (g) of this AD, whichever occurs later, report the findings of the initial inspection (regardless if cracks were found or not) to the FAA at Wichita-COS@faa.gov. Thereafter, within 30 days after completing each repetitive inspection required by paragraph (h) of this AD, if any crack was found, report the crack findings to the FAA at Wichita-COS@faa.gov. Include in your reports the following information:

- (1) Name and address of the owner;
- (2) Date of the inspection;
- (3) Name, address, telephone number, and email address of the person submitting the report;
- (4) Airplane serial number and total hours TIS on the airplane at the time of the inspection; and
- (5) If any crack was found during the inspection, provide detailed crack information as specified below:
 - (i) A sketch or picture detailing the crack location;
 - (ii) Measured length of the crack(s) found;
 - (iii) Installation of a Cessna service kit or any other kit or repair before the inspection; and

(iv) Installation of any supplemental type certificates (STCs), alterations, repairs, or field approvals affecting the area of concern or affecting gross weight.

(k) Credit for Previous Actions

(1) You may take credit for the initial inspection required by paragraph (g) of this AD if you performed the inspection before the effective date of this AD using Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, dated March 26, 1993; or Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, Revision 1, dated September 8, 1995.

(2) You may take credit for the installation required by paragraph (i)(1) of this AD as follows.

(i) For Model 207, T207, 207A, and T207A airplanes with a service kit installed using SK206-42, SK206-42A, SK206-42B, or SK206-42C: You may take credit for the installation if done before the effective date of this AD using Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, dated March 26, 1993, or Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, Revision 1, dated September 8, 1995; if the reinforcement of the lower forward doorpost bulkhead and wing strut fitting specified in Cessna Single Engine Service Kit SK207-19A, dated May 29, 2019, is also accomplished within 200 hours TIS after the effective date of this AD.

(ii) For all other models: You may take credit for the installation if done before the effective date of this AD using Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, dated March 26, 1993; or Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, Revision 1, dated September 8, 1995.

(l) Paperwork Reduction Act Burden Statement

A federal agency may not conduct or sponsor, and a person is not required to respond to, nor shall a person be subject to a penalty for failure to comply with a collection of information subject to the requirements of the Paperwork Reduction Act unless that collection of information displays a current valid OMB Control Number. The OMB Control Number for this information collection is 2120-0056. Public reporting for this collection of information is estimated to be approximately 1 hour per response, including the time for reviewing instructions, completing and reviewing the collection of information. All responses to this collection of information are mandatory. Comments concerning the accuracy of this burden and suggestions for reducing the burden should be directed to the FAA at: 800 Independence Ave. SW, Washington, DC 20591, Attn: Information Collection Clearance Officer, AES-200.

(m) Alternative Methods of Compliance (AMOCs)

(1) The Manager, Wichita ACO Branch, FAA, has the authority to approve AMOCs for this AD, if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19. In accordance with 14 CFR 39.19, send your request to your principal inspector or local Flight Standards District Office, as appropriate. If sending information directly to the manager of the certification office, send it to the attention of the person identified in paragraph (n)(1) of this AD.

(2) Before using any approved AMOC, notify your appropriate principal inspector, or lacking a principal inspector, the manager of the local flight standards district office/certificate holding district office.

(n) Related Information

(1) For more information about this AD, contact Bobbie Kroetch, Aerospace Engineer, Wichita ACO Branch, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4155; fax: (316) 946-4107; email: bobbie.kroetch@faa.gov or Wichita-COS@faa.gov.

(2) Service information identified in this AD that is not incorporated by reference is available at the addresses specified in paragraphs (o)(3) and (4) of this AD.

(o) Material Incorporated by Reference

(1) The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference (IBR) of the service information listed in this paragraph under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51.

(2) You must use this service information as applicable to do the actions required by this AD, unless the AD specifies otherwise.

(i) Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, Revision 2, dated May 29, 2019.

(ii) Cessna Single Engine Service Bulletin SEB95-19, dated December 29, 1995.

(3) For service information identified in this AD, contact Textron Aviation Inc., Textron Aviation Customer Service, One Cessna Blvd., Wichita, Kansas 67215; telephone: (316) 517-5800; email: customercare@txtav.com; internet: <https://support.cessna.com>.

(4) You may view this service information at the FAA, Airworthiness Products Section, Operational Safety Branch, 901 Locust, Kansas City, Missouri 64106. For information on the availability of this material at the FAA, call (816) 329-4148.

(5) You may view this service information that is incorporated by reference at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, email fedreg.legal@nara.gov, or go to: <https://www.archives.gov/federal-register/cfr/ibr-locations.html>.

Issued on August 24, 2020.

Lance T. Gant,

Director, Compliance & Airworthiness Division, Aircraft Certification Service. [FR Doc. 2020-22039 Filed 10-6-20; 8:45 am]

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de la FAA de référence 2020-18-01

TEXTRON AVIATION INC.

Avions CESSNA 172, 182, 206, 207, 210, F172, F182, FR172, P206/TP206, R172

(a) Date d'entrée en vigueur

12 novembre 2020.

(b) CN affectés

Aucune.

(c) Applicabilité

Cette CN s'applique aux avions Textron Aviation Inc. suivantes (certificat de type précédemment détenu par Cessna Aircraft Company) modèles d'avions, certifiés dans n'importe quelle catégorie :

Tableau 1 du paragraphe (c) de cette CN - Modèles et numéros de série affectés

Modèle	Numéros de Série
172N	17272885 à 17274009 inclus
172P	Tous numéros de série
	17275869, 17275927 à 17275934 inclus, 17275952, 17275959, 17275960, 17275962, 17275964, 17275965, 17275967, 17275968, 17275969, 17275971, 17275992, 17275999, 17276002, 17276005, 17276029, 17276032, 17276042, 17276045, 17276051, 17276052, 17276054, 17276101, 17276109, 17276140, 17276147, 17276188 et 17276211
172RG	Tous numéros de série
F172N	F17201910 à f1720209 inclus
F172P	Tous numéros de série
FR172K	FR17200656 à FR17200675 inclus
R172K	R1723200 à R1723454 inclus
182E	Tous numéros de série
182F	Tous numéros de série
182G	Tous numéros de série
182H	Tous numéros de série
182J	Tous numéros de série
182K	Tous numéros de série
182L	Tous numéros de série
182M	Tous numéros de série
182N	Tous numéros de série
182P	Tous numéros de série
182Q	Tous numéros de série
182R	Tous numéros de série
T182	Tous numéros de série
F182P	Tous numéros de série
F182Q	Tous numéros de série
FR182	Tous numéros de série
R182	R18200002 à R18200582 inclus
R182 et TR182	R18200001 et R18200584 à R18202039 inclus
206	Tous numéros de série

P206, P206A, P206B, P206C, P206D, P206E, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D et TP206E	Tous numéros de série
U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F, U206G, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D, TU206E, TU206F et TU206G	Tous numéros de série
207, 207A, T207 et T207A	Tous numéros de série
2010-5 (205)	Tous numéros de série
205-5A (205A)	Tous numéros de série
210B	Tous numéros de série
210C	Tous numéros de série
210D	Tous numéros de série
210E	Tous numéros de série
210F	Tous numéros de série
T210F	Tous numéros de série

(d) Sujet

Joint Aircraft System Component (JASC)/Air Transport Association (ATA) of America Code 53, Fuselage.

(e) Condition dangereuse

Cette CN a été déclenchée par un rapport de criques trouvées dans la zone inférieure de la cloison du montant de porte de la cabine avant. La FAA publie cette CN pour détecter et traiter les criques du point d'attache du hauban de l'aile. Cette condition dangereuse, si elle n'est pas traitée, pourrait entraîner un dommage sur la voilure, ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle de l'avion.

(f) Conformité

Appliquer les délais de conformité spécifiés par cette CN, à moins que ce ne soit déjà fait.

(g) Inspections initiales

(1) Pour les avions dépourvus du kit de renfort cloison inférieure de montant de porte avant et des montants d'aile (kit de service) installé conformément au bulletin de service SEB95-19 de Cessna Single Engine, du 29 décembre 1995 (SEB95-19), ou le Cessna Single Engine Service Bulletin SEB93-5, Révision 2, du 29 mai 2019 (SEB93-5R2) : Au moment de la mise en conformité tel que spécifié au paragraphe (g)(1)(i) ou (ii) de cette CN, faites une inspection visuelle du montant de porte avant inférieur au niveau de la ferrure de fixation de la jambe de force pour détecter les criques conformément aux étapes 1.A., 1.B., 1.C. et 1.B. (l'étape suivant l'étape 1.C.) des instructions de réalisation du SEB95-19 ; ou aux étapes 1.A. et 1.B. des instructions de réalisation du SEB93-5R2 ; selon le type d'avion.

(i) Pour les avions qui ont accumulé moins de 4 000 heures de temps en service (TIS) à la date d'entrée en vigueur de cette CN : Initier l'inspection avant 4 000 heures TIS ou dans les 200 heures TIS suivantes après la date d'entrée en vigueur de cette CN, dernière butée atteinte.

(ii) Pour les avions qui ont accumulé 4 000 heures TIS ou plus à la date d'entrée en vigueur de cette CN : Initier l'inspection dans les 200 heures TIS suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN ou dans les 12 mois calendaires suivant la date d'entrée en vigueur cette CN, première butée atteinte.

(2) Pour les avions avec un kit installé conformément au SEB95-19 ou SEB93-5R2 : À la dernière des dates indiquées aux paragraphes (g)(2)(i) et (ii) de cette CN, effectuer un examen visuel du montant de porte avant inférieur au niveau de la ferrure de fixation de la jambe de force pour détecter les criques conformément aux étapes 1.A., 1.B., 1.C. et 1.B. (l'étape suivant l'étape 1.C.) des instructions du SEB95-19 ; ou les étapes 1.A. et 1.B. des instructions du SEB93-5R2 ; selon le type d'avion. Ne pas déposer le kit installé, mais vérifier plutôt s'il y a des criques qui dépassent au delà des pièces modifiées.

(i) Dans les délais spécifié au paragraphe (g)(1)(i) ou (ii) de cette CN.

(ii) Dans les 1 000 heures TIS ou 36 mois calendaires, première butée atteinte, depuis la pose du kit.

(h) Inspection répétitives

(1) Si aucune crique n'est constatée lors de l'inspection initiale requise par le paragraphe (g)(1) ou (2) de cette CN, répéter ensuite l'inspection à des intervalles ne dépassant pas 36 mois calendaires ou 1 000 heures TIS, première butée atteinte, tant qu'aucune crique n'est constatée.

(2) Si des criques sont constatées lors d'une inspection requise par le paragraphe (g)(1) ou (h)(1) de cette CN, effectuer l'inspection spécifiée au paragraphe (g)(2) de cette CN dans un délai de 36 mois calendaires ou de 1 000 heures TIS, première butée atteinte après l'installation du kit requis par le paragraphe (i)(1) de cette CN.

Par la suite, répéter l'inspection à des intervalles ne dépassant pas 36 mois calendaires ou 1 000 heures TIS, première butée atteinte, tant qu'aucune crique supplémentaire n'est constatée.

(i) Actions correctives

(1) Si des criques sont constatées lors de toute inspection requise par le paragraphe (g)(1) ou le paragraphe (h)(1) de cette CN, avant le prochain vol, installer un kit conformément à l'étape 1.D. des instructions de réalisation du SEB95-19 ; ou à l'étape 1.C. des instructions de réalisation du SEB93-5R2 ; selon le type d'avion.

(2) Si des criques sont constatées lors de toute inspection requise par le paragraphe (g)(2) ou le paragraphe (h)(2) de cette CN, avant le prochain vol, réparer la zone en utilisant une méthode approuvée par votre autorité.

(j) Exigence de déclaration

Dans les 30 jours suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN, ou dans les 30 jours suivant l'accomplissement de l'inspection initiale requise par le paragraphe (g) de cette CN, dernière butée atteinte, rapporter les résultats de l'inspection initiale (que des criques aient été trouvées ou non) à la FAA à l'adresse Wichita-COS@faa.gov.

Par la suite, dans les 30 jours suivant l'accomplissement de chaque inspection répétitive requise par le paragraphe (h) de cette CN, si une crique a été découverte, signaler les conclusions de la crique à la FAA à l'adresse Wichita-COS@faa.gov.

Inclure dans vos rapports les informations suivantes :

(1) Nom et adresse du propriétaire ;

(2) Date de l'inspection ;

(3) Nom, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique de la personne qui soumet le rapport ;

(4) Le numéro de série de l'avion et le nombre total d'heures TIS dans l'avion au moment de l'inspection ;

et

(5) Si une fissure a été découverte lors de l'inspection, fournir des informations détaillées sur la fissure comme indiqué ci-dessous :

(i) Un croquis ou une photo détaillant l'emplacement de la fissure ;

(ii) La longueur mesurée de la (des) fissure(s) trouvée(s) ;

(iii) L'installation d'un kit Cessna ou de tout autre kit ou réparation avant l'inspection ; et

(iv) Installation de tout certificat de type supplémentaire (STCs), modification, réparation ou approbation sur le terrain affectant la zone concernée ou affectant le poids.

(k) Crédit pour les actions précédentes

(1) Vous pouvez prendre en compte l'inspection initiale requise par le paragraphe (g) de cette CN si vous avez effectué l'inspection avant la date d'entrée en vigueur de cette CN en utilisant le bulletin de service SEB93-5 de Cessna Single Engine, du 26 mars 1993 ; ou le bulletin de service SEB93-5, Révision 1, de Cessna Single Engine du 8 septembre 1995.

(2) Vous pouvez prendre en compte l'installation requise par le paragraphe (i)(1) de cette CN comme indiqué ci-dessous.

(i) Pour les avions de modèle 207, T207, 207A et T207A avec un kit installé en utilisant SK206-42, SK206-42A, SK206-42B ou SK206-42C : Vous pouvez prendre en compte l'installation si elle a été effectuée avant la date d'entrée en vigueur de cette CN en utilisant le bulletin de service SEB93-5 de Cessna Single Engine, du 26 mars 1993, ou le bulletin de service SEB93-5, Révision 1 de Cessna Single Engine, du 8 septembre 1995 ; si le renforcement de la cloison inférieure du montant de porte avant et la fixation de la hauban de l'aile sont spécifiés dans le kit SK207-19A Cessna Single Engine Service, du 29 mai 2019, est également réalisée dans les 200 heures du TIS après la date d'entrée en vigueur de cette CN.

(ii) Pour tous les autres modèles : Vous pouvez prendre en compte l'installation si elle a été effectuée avant la date d'entrée en vigueur de cette CN le bulletin de service SEB93-5 de Cessna Single Engine, du 26 mars 1993 ; ou le bulletin de service SEB93-5, Révision 1, de Cessna Single Engine du 8 septembre 1995.

(l) Loi sur la réduction du papier

[...]

(m) Méthodes Alternatives de Conformité (AMOCs)

[...]

(n) Informations connexes

[...]

(o) Document de référence

(1) Le directeur du registre fédéral a approuvé l'incorporation par référence (IBR) des informations de service énumérées dans ce paragraphe au titre du 5 U.S.C. 552(a) et du 1 CFR part 51.

(2) Vous devez utiliser ces informations de service, le cas échéant, pour effectuer les actions requises par cette CN, à moins que la CN n'en dispose autrement.

(i) Cessna Single Engine bulletin de service SEB93-5, Révision 2, du 29 mai 2019.

(ii) Cessna Single Engine bulletin de service SEB95-19, du 29 décembre 1995.

(3) Pour obtenir les informations sur les services mentionnés dans cette CN, veuillez contacter Textron Aviation Inc, Textron Aviation Customer Service, One Cessna Blvd, Wichita, Kansas 67215 ; téléphone : (316) 517-5800 ; courriel : customercare@txtav.com ; internet : <https://support.cessna.com>.

(4) Vous pouvez consulter ces informations de service à l'adresse suivante : FAA, Airworthiness Products Section, Operational Safety Branch, 901 Locust, Kansas City, Missouri 64106. Pour obtenir des informations sur la disponibilité de ce matériel à la FAA, appeler le (816) 329-4148.

(5) Vous pouvez consulter les informations sur ce service qui sont incorporées par référence à la National Archives and Records Administration (NARA). Pour obtenir des informations sur la disponibilité de ce matériel à la NARA, envoyer un courriel à : fedreg.legal@nara.gov, ou aller à : <https://www.archives.gov/federal-register/cfr/ibr-locations.html>.

Publié le 24 août 2020

Lance T. Gant,

Directeur, Division de la conformité et de la navigabilité, Service de certification des aéronefs.

[FR Doc. 2020-22039 Filed 10-6-20 ; 8:45 am]