

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 25/2020 du 09 décembre 2020)

Directive de Navigabilité de la FAA de référence 2020-24-05

PIPER AIRCRAFT Inc.

Avions PIPER PA 28-100,28-200, PIPER PA 32

Longeron d'aile - Longeron principal d'aile - Inspection

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.



2020-24-05 Piper Aircraft, Inc.: Amendment 39-21335; Docket No. FAA-2017-1059; Project Identifier 2017-CE-035-AD.

(a) Effective Date

This airworthiness directive (AD) is effective December 28, 2020.

(b) Affected ADs

None.

(c) Applicability

This AD applies to the following Piper Aircraft, Inc. model airplanes that are certificated in any category:

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

Model	Serial Numbers
PA-28-140	28-20001 through 28-26946, and 28-7125001 through 28-7725290
PA-28-150 and PA-28-160	28-1 through 28-4377, and 28-1760A
PA-28-180	28-671 through 28-5859, 28-7105001 through 28-7205318, and 28-7305001 through 28-7505261
PA-28-235	28-10001 through 28-11378, 28-7110001 through 28-7710089, and 28E-11
PA-32-260	32-04, 32-1 through 32-1297, and 32-7100001 through 32-7800008
PA-32-300	32-15, 32-21, 32-40000 through 32-40974, and 32-7140001 through 32-7840222

(d) Subject

Joint Aircraft System Component (JASC)/Air Transport Association (ATA) of America Code 5711, Wing Spar.

(e) Unsafe Condition

This AD was prompted by reports of corrosion found in an area of the main wing spar not easily accessible for inspection. The FAA is issuing this AD to detect and correct corrosion in the wing root area of the left and the right main wing spars. Corrosion of the main wing spar, if not detected and corrected, could cause the main wing spar to fail with consequent loss of control of the airplane.

(f) Compliance

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

(g) Inspect the Left and Right Main Wing Spars for Corrosion

Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD or within the next 12 months after the effective date of this AD, whichever occurs first, and thereafter at intervals not to exceed 7 years, inspect the forward and aft surfaces of the left and right main wing spars between wing station (WS) 24.24 and WS 49.25 for corrosion as follows.

(1) Gain visual access to the inspection area by complying with either paragraph (g)(1)(i), (ii), (iii), or (iv) of this AD.

Note 1 to paragraph (g)(1) of this AD: Step 1 and figure 1 in Part I Wing Spar Inspection of Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1304A, August 14, 2018 (Piper SB No. 1304A), contain instructions you may use for identifying the inspection area and determining if wing access panels have been installed.

(i) Remove existing wing inspection access panels and fairings.

(ii) Install Inspection Access Hole Kit part number 765-106V, and then remove the wing inspection access panels and fairings.

(iii) Access the inspection area during concurrent maintenance such as a wing tank removal, wing removal, or wing skin repair.

(iv) Use a lighted borescope capable of 10X or higher power magnification display through existing access points (e.g., wing root fairing, landing gear panels, internal lightening holes, or other access points depending on model).

(2) Identify the wing spar configuration for your airplane in accordance with table 1 and figure 2 (sheets 1 and 2) in Part I Wing Spar Inspection of Piper SB No. 1304A. Visually inspect each spar component for evidence of corrosion, including irregularities such as blisters, flakes, chips, lumps, bulging skin, and missing rivets.

Note 2 to paragraph (g)(2) of this AD: Paint coatings may mask the initial stages of corrosion, and faying surfaces, such as riveted lap joints, may hide corrosion.

(h) Corrective Actions

(1) If any evidence of corrosion is found during any inspection required by paragraph (g) of this AD, before further flight, remove the corrosion and determine whether the thickness of the component meets or exceeds the minimum thickness at all locations in accordance with table 2 and step 5 in Part I Wing Spar Inspection of Piper SB No. 1304A. If the thickness of the component at any location is less than the minimum thickness specified in table 2 of Part I Wing Spar Inspection of Piper SB No. 1304A, before further flight, repair the structure in accordance with a method approved by the Manager, Atlanta ACO Branch, FAA. For a repair method to be approved by the Manager, Atlanta ACO Branch, as required by this paragraph, the Manager's approval letter must specifically refer to this AD.

(2) If corrosion preventative compound was removed as part of any inspection required by paragraph (g) of this AD, before further flight, apply corrosion preventative compound by following step 1 in Part III Return to Service of Piper SB No. 1304A.

(i) Credit for Actions Done Following Previous Service Information

This paragraph provides credit for the initial inspection and application of corrosion preventative compound required by paragraphs (g) and (h)(2) of this AD if you performed the inspection before the effective date of this AD using Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1304, dated August 23, 2017, and no evidence of corrosion was found.

(j) Alternative Methods of Compliance (AMOCs)

(1) The Manager, Atlanta 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 (k) 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.

(3) For service information that contains steps that are labeled as required for Compliance (RC), the following provisions apply.

(i) The steps labeled as RC, including substeps under an RC step and any figures identified in an RC step, must be done to comply with the AD. An AMOC is required for any deviations to RC steps, including substeps and identified figures.

(ii) Steps not labeled as RC may be deviated from using accepted methods in accordance with the operator's maintenance or inspection program without obtaining approval of an AMOC, provided the RC steps, including substeps and identified figures, can still be done as specified, and the airplane can be put back in an airworthy condition.

(k) Related Information

For more information about this AD, contact Dan McCully, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta ACO Branch, 1701 Columbia Avenue, College Park, Georgia 30337; telephone: (404) 474-5548; fax: (404) 474-5606; email: william.mccully@faa.gov.

(l) Material Incorporated by Reference

(1) The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference 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) Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1304A, August 14, 2018.

(ii) [Reserved]

(3) For Piper Aircraft, Inc. service information identified in this AD, contact Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960; telephone: (772) 567-4361; internet: <https://www.piper.com>.

(4) You may view this service information at 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: <http://www.archives.gov/federal-register/cfr/ibr-locations.html>.

Issued on November 13, 2020.
Lance T. Gant,
Director, Compliance & Airworthiness Division, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. 2020-25690 Filed 11-20-20; 8:45 am]

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de la FAA de référence 2020-24-05

Piper Aircraft, Inc.

Avions PIPER PA 28-100,28-200, PIPER PA 32

(a) Date d'entrée en vigueur:

28 décembre 2020.

(b) ADs Affectées

Aucune.

(c) Applicabilité

Cette CN s'applique aux modèles d'avion Piper Aircraft Inc. quelque soit la catégorie de certification :

Tableau-1 au paragraphe (c) de cette CN-Modèles affectés et Numéros de Série.

Modèle	Numéros de Série
PA-28-140	28-20001 à 28-26946; et 28-7125001 à 28-7725290.
PA-28-150 et PA-28-160	28-1 à 28-4377, et 28-1760A.
PA-28-180	28-671 à 28-5859, 28-7105001 à 28-7205318, et 28-7305001 à 28-7505261.
PA-28-235	28-10001 à 28-11378, 28-711001 à 28-7110089, et 28E-11.
PA-32-260	32-04, 32-1 à 32-1297, et 32-7100001 à 32-7800008.
PA-32-300	32-15, 32-21, 32-40000 à 32-40974, et 32-7140001 à 32-7840222.

(d) Sujet

Joint Aircraft System Component (JASC)/Air Transport Association (ATA) of America Code 5711, Wing Spar.

(e) Raisons

Cette CN a été émise suite à des rapports de corrosion trouvés dans une zone du longeron principal de l'aile qui n'est pas facilement accessible pour l'inspection. La FAA publie cette CN pour détecter et traiter la corrosion dans la zone de l'emplanture de l'aile des longerons principaux gauche et droit. La corrosion du longeron principal de l'aile, si elle n'est pas détectée et corrigée, pourrait provoquer la rupture du longeron principal de l'aile avec pour conséquence la perte de contrôle de l'avion.

(f) Conformité

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

(g) Inspecter les longerons principaux gauche et droite pour détecter la corrosion

Dans les 100 heures de fonctionnement (TIS) suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN ou dans les 12 mois après la date d'entrée en vigueur de cette CN, première butée atteinte, puis à des intervalles ne dépassant pas 7 ans, inspecter les surfaces avant et arrière des longerons principaux gauche et droite entre les points d'attache des ailes (WS) 24.24 et WS 49.25 pour la recherche de corrosion, comme suit

(1) Obtenir un accès visuel à la zone d'inspection en vous conformant au paragraphe (g)(1)(i), (ii), (iii) ou (iv) de cette CN.

Note 1 du paragraphe (g)(1) de cette CN : l'étape 1 et la figure 1 de la partie I de l'inspection des longerons d'aile de Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1304A, du 14 août 2018 (Piper SB No. 1304A), contiennent des instructions que vous pouvez utiliser pour identifier la zone d'inspection et déterminer si les trappes d'accès des ailes ont été installés.

- (i) Déposer les trappes d'accès et les carénages installés.
 - (ii) Installer le kit d'inspection référence 765-106V, puis retirer les panneaux d'accès et carénages d'inspection des ailes.
 - (iii) Accéder à la zone d'inspection pendant des opérations de maintenance dans la zone telles que la dépose d'un réservoir d'aile, la dépose d'une aile ou la réparation d'un revêtement d'aile.
 - (iv) Utilisez un boroscope éclairé capable d'afficher un grossissement de 10X ou plus à travers les points d'accès existants (par exemple, carénage d'emplanture d'aile, trappes de train d'atterrissage, trous d'allègement internes ou autres accès selon le modèle).
- (2) Identifier la configuration du longeron d'aile de votre avion conformément au tableau 1 et à la figure 2 (feuilles 1 et 2) de la Partie I Inspection du longeron d'aile de Piper SB No. 1304A. Inspecter visuellement chaque composant du longeron pour détecter des signes de corrosion, y compris des irrégularités telles que des cloques, des écailles, des copeaux, des bosses, un renflement de la peau et des rivets manquants.

Note 2 du paragraphe (g)(2) de cette CN : Les revêtements de peinture peuvent masquer les premiers stades de la corrosion, et les surfaces de frottement, comme les joints à recouvrement rivetés, peuvent cacher la corrosion.

(h) Actions correctives

(1) Si des traces de corrosion sont constatées lors d'une inspection requise par le paragraphe (g) de cette CN, avant le prochain vol, éliminer la corrosion et déterminer si l'épaisseur du composant atteint ou dépasse l'épaisseur minimale à tous les endroits, conformément au tableau 2 et à l'étape 5 de l'inspection des longerons d'aile de la partie I de Piper SB n° 1304A. Si l'épaisseur de l'élément à un endroit quelconque est inférieure à l'épaisseur minimale spécifiée dans le tableau 2 de la partie I de l'inspection des longerons d'aile de Piper SB n° 1304A, avant le prochain vol, réparer la structure selon une méthode approuvée par le directeur de la branche ACO d'Atlanta, FAA. Pour qu'une méthode de réparation soit approuvée par le directeur de la branche ACO d'Atlanta, comme l'exige le présent paragraphe, la lettre d'approbation du directeur doit faire référence à cette CN.

(2) Si le composé anticorrosion a été enlevé dans le cadre d'une inspection requise par le paragraphe (g) de cette CN, avant le prochain vol, appliquer le composé anticorrosion en suivant l'étape 1 de la Partie III Retour en service de Piper SB No. 1304A.

(i) Crédit pour les actions réalisées à la suite d'une information de service antérieure

Ce paragraphe prévoit un crédit pour l'inspection initiale et l'application du composé anticorrosion requis par les paragraphes (g) et (h)(2) de cette CN si vous avez effectué l'inspection avant la date d'entrée en vigueur de cette CN en utilisant des produits de Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1304, du 23 août 2017, et qu'aucun signe de corrosion n'a été trouvé.

(j) Méthodes Alternatives de Conformité (AMOCs)

[...]

(k) Informations connexes

[...]

(I) Documents 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) Piper Aircraft, Inc. bulletin de service No. 1304A, du 14 août 2018.

(ii) [Réservé].

(3) Pour obtenir les informations de service mentionnés dans cette CN, veuillez contacter Piper Aircraft, Inc, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Floride 32960 ; téléphone : (772) 567-4361 ; internet : <https://www.piper.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 13 novembre 2020

Lance T. Gant,

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

[FR Doc. 2020-25690 Filed 11-20-20 ; 8:45 am]