

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 07/2023 du 29 mars 2023)

Directive de Navigabilité de la FAA de référence 2023-02-17

Textron Aviation Inc.

CESSNA 177, 210 P210, F177RG

Ailes – Barre de maintien du longeron - 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.

(a) Effective Date

This airworthiness directive (AD) is effective March 20, 2023.

(b) Affected ADs

None.

(c) Applicability

This AD applies to Textron Aviation Inc. (Type Certificate previously held by Cessna Aircraft Company) Model 210N, 210R, P210N, P210R, T210N, T210R, 177, 177A, 177B, 177RG, and F177RG airplanes, all serial numbers, certificated in any category.

(d) Subject

Joint Aircraft System Component (JASC) Code 5310, Fuselage Main, Structure.

(e) Unsafe Condition

This AD was prompted by the in-flight break-up of a Model T210M airplane, due to fatigue cracking of the carry-thru spar that initiated at a corrosion pit and subsequent corrosion reports on other Model 210-series and Model 177-series airplanes. The FAA is issuing this AD to detect and correct cracking, corrosion, and other damage of the carry-thru spar lower cap, which, if not corrected, could lead to the carry-thru spar being unable to support the required structural loads and could result in separation of the wing and loss of airplane control.

(f) Compliance

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

(g) Visual Inspection

Within 200 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD or within 12 calendar months after the effective date of this AD, whichever occurs first, prepare the carry-thru spar lower cap for inspection by following steps 4 and 5 of the Accomplishment Instructions in Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter, SEL-57-08, Revision 2, dated August 3, 2020 (Textron SEL-57-08R2); or Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter, SEL-57-09, Revision 1, dated August 3, 2020 (Textron SEL-57-09R1), as applicable to your airplane model. Visually inspect the carry-thru spar lower cap (including the lower surface, upper surface, and edge) with a 10X magnification lens looking for corrosion, cracking, and damage. You are not required to inspect the lower cap to web radius, spar web, upper cap, or lugs. Refer to the 'Spar Dimensions' and the 'Spar Detail' figures on page 7 of Textron SEL-57-08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane model, for the location of the specific spar features.

(1) If there is any cracking, before further flight, remove the carry-thru spar from service.

(2) If there is damage or evidence of previous removal of corrosion (blending), before further flight, either remove the carry-thru spar from service or repair the area using a method approved as specified in paragraph (n) of this AD. Comply with the requirements in paragraph (h) of this AD before further flight.

(3) If there is any corrosion, before further flight, remove the corrosion in the affected area by following steps 6.B.(1) through (7) of the Accomplishment Instructions in Textron SEL-57-08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane

model, and then mechanically measure the depth of the blended area using a straight edge and feeler gauge or a depth gauge micrometer.

- (h) If the material removed in the blended area exceeds the allowable blend limits specified in table 1 (including the notes) of Textron SEL-57-08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane model, before further flight, either remove the carry-thru spar from service or repair the area using a method approved as specified in paragraph (n) of this AD. Comply with the requirements in paragraph of this AD before further flight.
- (i) If the material removed in the blended area does not exceed the allowable blend limits specified in table 1 (including the notes) of Textron SEL-57-08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane model, comply with the requirements in paragraph (h) of this AD before further flight.
- (4) If the visual inspection did not detect corrosion, cracking, or damage and there is no evidence of previous removal of corrosion, comply with the requirements in paragraph (h) of this AD within 200 hours TIS after the effective date of the AD or within 12 calendar months after the effective date of the AD, whichever occurs first.

(h) Eddy Current Inspection

- (1) At the applicable compliance time required by paragraph (g) of this AD, complete an eddy current inspection of the carry-thru spar lower cap for cracking, corrosion, and damage in the following areas in accordance with step 7 of the Accomplishment Instructions in Textron SEL-57-08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane model.
 - (i) The kick area as depicted in the 'Spar Dimensions' figure on page 7 of Textron SEL-57-08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane. You must complete an eddy current inspection of the lower cap kick area of your airplane regardless of whether corrosion was found and removed as a result of the visual inspection in paragraph (g) of this AD.
 - (ii) All areas where corrosion was found and removed as a result of the inspection in paragraph (g) of this AD.
- (2) If there is any cracking, before further flight, remove the carry-thru spar from service.
- (3) If there is any damage, before further flight, either remove the carry-thru spar from service or repair the area using a method approved as specified in paragraph (n) of this AD. After completing the repair, repeat the eddy current inspection of the repaired area before further flight.
- (4) If there is any corrosion, before further flight, remove the corrosion by following the requirements in paragraph (g)(3) of this AD. You must repeat the eddy current inspection and comply with paragraph (h) of this AD for the area where the additional material was removed, but you do not have to repeat the eddy current inspection of the kick area.

(i) Corrosion Protection

Within 12 calendar months after the effective date of this AD, apply protective coating and corrosion inhibiting compound (CIC) by following steps 9 and 10 of the Accomplishment Instructions in Textron SEL-57-08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane model.

(j) Installation Prohibition

As of the effective date of this AD, do not install on any airplane a carry-thru spar unless it has been inspected as required by paragraphs (g) and (h) of this AD and corrosion protection applied as required by paragraph (i) of this AD.

(k) Reporting Requirement

Within 30 days after completing the inspections required by this AD or within 30 days after the effective date of this AD, whichever occurs later, report to the FAA by email (Wichita-COS@faa.gov) all information requested in the Carry-Thru Spar Inspection Report Attachment to Textron SEL-57- 08R2 or Textron SEL-57-09R1, as applicable to your airplane model.

(l) Credit for Previous Actions

(1) You may take credit for the visual inspection and corrosion removal required by paragraph (g) of this AD if you performed the visual inspection and corrosion removal before the effective date of this AD using Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter SEL-57-08, dated November 1, 2019 (Textron SEL-57-08); Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter SEL-57-08, Revision 1, dated November 19, 2019 (Textron SEL-57-08R1); Textron Aviation Mandatory Single Service Letter SEL-57-09, dated November 19, 2019 (Textron SEL-57-09); Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter SEL-57-06, dated June 24, 2019 (Textron SEL-57-06); Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter SEL-57-06, Revision 1, dated November 19, 2019 (Textron SEL-57-06R1); Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter, SEL-57-07, dated June 24, 2019 (Textron SEL-57-07); or Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter, SEL-57-07, Revision 1, dated November 19, 2019 (Textron SEL-57-07R1).

(2) You may take credit for the eddy current inspection of the lower cap kick area and all locations where corrosion was removed on the carry-thru spar lower cap and the corrosion removal as specified in paragraph (h) of this AD if you performed the eddy current inspection and corrosion removal required before the effective date of this AD using Textron SEL-57-08, Textron SEL-57-08R1, Textron SEL-57-06, Textron SEL-57-06R1, Textron SEL-57-07, Textron SEL-57-07R1, or Textron SEL-57-09.

(3) You may take credit for the corrosion protection required by paragraph (i) of this AD if you performed those actions before the effective date of this AD using Textron SEL-57-08, Textron SEL- 57-08R1, or Textron SEL-57-09.

(4) To take credit for any previous action, you must have provided a completed Carry-Thru Spar Inspection Report, an attachment to Textron SEL-57-06, Textron SEL-57-06 R1, Textron SEL-57-07, Textron SEL-57-07R1, Textron SEL-57-08, Textron SEL-57-08R1, or Textron SEL-57-09 to Textron Aviation Inc. before the effective date of this AD, or you must comply with paragraph (k) of this AD within 30 days after the effective date of this AD.

(m) Special Flight Permit

(1) This AD prohibits a special flight permit if the inspection identifies cracking in the carry-thru spar.

(2) Special flight permits, as described in [14 CFR 21.197](#) and [21.199](#), may be issued for airplanes on which corrosion was identified to operate to a location where the requirements of this AD can be accomplished.

(3) Special flight permits, as described in [14 CFR 21.197](#) and [21.199](#), may be issued for an airplane demonstrating evidence of previous blending for which credit for previous actions, as defined in paragraph (l), cannot be granted or for an airplane demonstrating any damage other than corrosion or cracking, but concurrence by the Manager, Wichita ACO Branch, FAA is required before issuance of the special flight permit. Send requests for a special flight permit to your local Flight Standards District Office.

(n) 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 (o) 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) An AMOC that provides an acceptable level of safety may be used for any repair, modification, or alteration required by this AD if it is approved by a Textron Aviation, Inc. Unit Member (UM) of the Textron Organization Designation Authorization (ODA), that has been authorized by the Manager, Wichita ACO Branch, to make those findings. To be approved, the repair, modification deviation, or alteration deviation must meet the certification basis of the airplane, and the approval must specifically refer to this AD.

(o) Related Information

For more information about this AD, contact Bobbie Kroetch, Aviation Safety Engineer, Wichita ACO Branch, FAA, 1801 Airport Road, Wichita, KS 67209; phone: (316) 946-4155; email: bobbie.kroetch@faa.gov or Wichita-COS@faa.gov.

(p) 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) Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter, SEL-57-08, Revision 2, dated August 3, 2020.

(ii) Textron Aviation Mandatory Single Engine Service Letter, SEL-57-09, Revision 1, dated August 3, 2020.

(3) For service information identified in this AD, contact Textron Aviation Inc., One Cessna Boulevard, Wichita, KS 67215; phone: (316) 517-6061; email: structures@txtav.com; website: support.cessna.com.

(4) You may view this service information at FAA, Airworthiness Products Section, Operational Safety Branch, 901 Locust, Kansas City, MO 64106. For information on the availability of this material at the FAA, call (817) 222-5110.

(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: fr.inspection@nara.gov, or go to: www.archives.gov/federal-register/cfr/ibr-locations.html.

Issued on February 1, 2023. Christina Underwood,

Acting Director, Compliance & Airworthiness Division, Aircraft Certification Service. [[FR Doc. 2023-02986](#)]

Filed 2-10-23; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de la FAA de référence 2023-02-17

Textron Aviation Inc.

Ailes – Barre de maintien longeron – Inspection

(a) Date d'entrée en vigueur

20 mars 2023.

(b) ADs Affectées

Aucune.

(c) Applicabilité

Cette CN s'applique aux avions Textron Aviation Inc. (type de certificat géré auparavant par la compagnie Cessna Aircraft) Modèle d'avion : 210N, 210R, P210N, P210R, T210N, T210R, 177, 177A, 177B, 177RG et F177RG, tous numéros de série, certifiés dans toutes les catégories.

(d) Sujet

Joint Aircraft System Component (JASC) Code 5310, Section fuselage principal, structure.

(e) Condition Dangereuse

Cette CN a été émise à la suite de la désintégration en vol d'un avion du modèle T210M, en raison d'une fissuration par usure du longeron traversant qui s'est amorcée au niveau d'un puits de corrosion, et de rapports de corrosion ultérieurs sur d'autres avions de la série 210 et de la série 177. La FAA publie cette consigne de navigabilité afin de détecter et de corriger les fissures, la corrosion et les autres dommages subis par le chapeau inférieur de la barre de maintien qui, s'ils ne sont pas corrigés, pourraient empêcher la barre de maintien du longeron de supporter les charges structurelles requises et entraîner la séparation de l'aile et la 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) Inspection visuelle

Dans les 200 heures de temps de service (TIS) après la date d'entrée en vigueur de la présente CN ou dans les 12 mois civils après la date d'entrée en vigueur de la présente CN, selon la première éventualité atteinte, préparer le chapeau inférieur du longeron de cabine pour l'inspection en suivant les étapes 4 et 5 des instructions d'exécution de la lettre de service obligatoire nomo-moteur Textron Aviation, SEL-57-08, Révision 2, datée du 3 août 2020 (Textron SEL-57-08R2) ; ou la lettre de service obligatoire nomo-moteur Textron Aviation, SEL-57-09, Révision 1, datée du 3 août 2020 (Textron SEL-57-09R1), selon le modèle d'avion.

Inspectez visuellement le capuchon inférieur du longeron traversant (y compris l'intrados, l'extrados et le bord) à l'aide d'une lentille de grossissement de 10X afin de déceler toute trace de corrosion, de fissure ou de détérioration. Il n'est pas nécessaire d'inspecter le rayon du capuchon inférieur à l'âme, l'âme du longeron, le capuchon supérieur ou les pattes. Reportez-vous aux figures "Dimensions du longeron" et "Détails du longeron" à la page 7 de la Textron SEL-57-08R2 ou Textron SEL-57-09R1, selon le modèle d'avion, pour connaître l'emplacement des caractéristiques spécifiques du longeron.

- (1) S'il y a des fissures, avant le prochain vol, retirer la barre de maintien du longeron du service.
- (2) S'il y a des dommages ou des preuves d'une élimination antérieure de la corrosion (altération), avant le prochain vol, il faut soit retirer le longeron traversant du service, soit réparer la zone en utilisant une méthode approuvée comme spécifié au paragraphe (n) de la présente consigne de navigabilité. Se conformer aux exigences du paragraphe (h) de la présente consigne de navigabilité avant le prochain vol.

- (3) S'il y a de la corrosion, avant le prochain vol, éliminez la corrosion dans la zone concernée en suivant les étapes 6.B.(1) à (7) des instructions d'exécution figurant dans le document Textron SEL-57-08R2 ou Textron SEL-57-09R1, selon le modèle d'avion, puis mesurez mécaniquement la profondeur de la zone altérée à l'aide d'une règle et d'une jauge d'épaisseur ou d'un micromètre à jauge d'épaisseur.
- (i) Si le matériau enlevé dans la zone altérée dépasse les limites d'altération autorisées spécifiées dans le tableau 1 (y compris les notes) du document Textron SEL-57-08R2 ou Textron SEL-57-09R1, selon le modèle d'avion, il convient, avant le prochain vol, soit de retirer le longeron traversant du service, soit de réparer la zone à l'aide d'une méthode approuvée comme spécifié au paragraphe n) de la présente consigne de navigabilité. Respecter les exigences du paragraphe h) de la présente consigne de navigabilité avant le prochain vol.
- (ii) Si le matériau enlevé dans la zone altérée ne dépasse pas les limites d'altération autorisées spécifiées dans le tableau 1 (y compris les notes) du document Textron SEL-57-08R2 ou du Textron SEL-57-09R1, selon le modèle d'avion, respecter les exigences du paragraphe h) de cette CN avant le prochain vol.
- (4) Si l'inspection visuelle n'a pas détecté de corrosion, de fissure ou de dommage et qu'il n'y a pas de preuve d'une élimination antérieure de la corrosion, se conformer aux exigences du paragraphe h) de cette CN dans les 200 heures TIS après la date d'entrée en vigueur de la CN ou dans les 12 mois civils après la date d'entrée en vigueur de la CN, selon la première de ces éventualités.

(h) Inspection par courants de Foucault

(1) Au moment de la mise en conformité exigée par le paragraphe g) de la présente consigne de navigabilité, effectuer un contrôle par courants de Foucault de la coiffe inférieure du longeron traversant pour détecter les fissures, la corrosion et les dommages dans les zones suivantes, conformément à l'étape 7 des instructions d'exécution figurant dans le document Textron SEL-57-08R2 ou Textron SEL-57-09R1, en fonction du modèle d'avion.

(i) La zone d'appui telle qu'elle est représentée dans la figure "Dimensions des longerons" à la page 7 du document Textron SEL-57-08R2 ou de Textron SEL-57-09R1, selon ce qui s'applique à l'avion. Vous devez effectuer un contrôle par courants de Foucault de la zone d'appui de la coiffe inférieure de votre avion, que de la corrosion ait été trouvée et enlevée à la suite de l'inspection visuelle prévue au paragraphe (g) de la présente consigne de navigabilité.

(ii) Toutes les zones où de la corrosion a été trouvée et enlevée à la suite de l'inspection visée au point g) du présent AD.

(2) S'il y a des fissures, avant le prochain vol, retirer le longeron traversant du service.

(3) En cas de dommage, avant le prochain vol, retirer le longeron traversant du service ou réparer la zone à l'aide d'une méthode approuvée comme spécifié au paragraphe n) de la présente consigne de navigabilité. Une fois la réparation effectuée, répéter le contrôle par courants de Foucault de la zone réparée avant le prochain vol.

(4) S'il y a de la corrosion, avant le prochain vol, éliminez la corrosion en suivant les exigences du paragraphe (g)(3) de la présente consigne de navigabilité. Vous devez répéter l'inspection par courants de Foucault et vous conformer aux exigences du paragraphe (h) de la présente consigne de navigabilité pour la zone où le matériau supplémentaire a été enlevé, mais vous ne devez pas répéter le contrôle par courants de Foucault de la zone d'appui.

(i) Protection contre la corrosion

Dans les 12 mois civils suivant la date d'entrée en vigueur de cette consigne de navigabilité, appliquez un revêtement protecteur et un composé inhibiteur de corrosion (CIC) en suivant les étapes 9 et 10 des instructions d'exécution figurant dans le document Textron SEL-57-08R2 ou Textron SEL-57-09R1, selon le modèle d'avion.

(j) Interdiction d'installation

À compter de la date d'entrée en vigueur de la présente consigne de navigabilité, ne pas installer sur un avion un longeron traversant à moins qu'il n'ait été inspecté conformément aux paragraphes g) et h) de la présente consigne de navigabilité et qu'une protection contre la corrosion n'ait été appliquée conformément au paragraphe i) de la présente consigne de navigabilité.

(k) Exigence de compte-rendu

Dans les 30 jours suivant la fin des inspections requises par cette CN ou dans les 30 jours suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN, la date la plus tardive étant retenue, communiquez à la FAA par courrier électronique (Wichita-COS@faa.gov) toutes les informations demandées dans le rapport d'inspection du longeron traversant annexé au document Textron SEL-57-08R2 ou Textron SEL-57-09R1, selon le modèle d'avion concerné.

(l) Crédit pour des actions ultérieures

- (1) Vous pouvez bénéficier d'un crédit pour l'inspection visuelle et l'élimination de la corrosion exigées par le paragraphe (g) de cette AD si vous avez effectué l'inspection visuelle et l'élimination de la corrosion avant la date d'entrée en vigueur de cette AD en utilisant le document Textron lettre de service obligatoire monomoteur SEL-57-08, datée du 1er novembre 2019 (Textron SEL-57-08) ;Textron lettre de service obligatoire monomoteur SEL-57-08, révision 1, datée du 19 novembre 2019 (Textron SEL-57-08R1) ;Textron lettre de service obligatoire monomoteur SEL-57-09, datée du 19 novembre 2019 (Textron SEL-57-09) ; Textron lettre de service obligatoire monomoteur SEL-57-06, datée du 24 juin 2019 (Textron SEL-57-06) ; Textron lettre de service obligatoire monomoteur SEL-57-06, Révision 1, datée du 19 novembre 2019 (Textron SEL-57-06R1) ; Textron lettre de service obligatoire monomoteur SEL-57-07, datée du 24 juin 2019 (Textron SEL-57-07) ; ou Textron lettre de service obligatoire monomoteur , SEL-57-07, Révision 1, datée du 19 novembre 2019 (Textron SEL-57-07R1).

(m) Laissez-passer spécial

- (1) Cette consigne de navigabilité interdit l'octroi d'une autorisation de vol spécial si l'inspection met en évidence des fissures dans la barre de maintien du longeron. L'autorité peut émettre un laissez-passer selon les autres cas.

Note 1 au paragraphe (k) de cette CN :

(n) Méthodes Alternatives de Conformité (AMOCs)

[...]

(o) Informations connexes

[...]

(p) Document de référence

- (1) [...]
- (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) Textron aviation SEL-57-08, Révision 2, datée du 3 août 2020.
- (ii) Textron aviation SEL-57-09, Révision 1, datée du 3 août 2020.
- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]

Publié le 1er février 2023.