



Airworthiness Directive

AD No.: 2026-0023

Issued: 02 February 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 Approval Holder's Name:

Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A.

Type/Model designation(s):

P2010 aeroplanes

Effective Date: 16 February 2026

TCDS Number(s): EASA.A.576

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 78 – Engine Exhaust – Noise Suppressor / Muffler – Inspections

Manufacturer(s):

Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A. (Tecnam)

Applicability:

Tecnam P2010 aeroplanes equipped with Lycoming IO-390 engine (MOD2010/078), up to serial number 335 (inclusive).

Definitions:

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

The SB: Tecnam Service Bulletin (SB) 937-CS Ed. 2 Rev. 0.

The AMP: The Aircraft Maintenance Programme (AMP) contains the tasks on the basis of which the scheduled maintenance is conducted to ensure the continuing airworthiness of each operated aircraft. For aircraft operated under EU regulation the operator or the owner ensures compliance with the AMP as stipulated in Commission Regulation (EU) [1321/2014](#).

Reason:

An occurrence was reported of unrecoverable loss of engine power on a P2010 aeroplane.



Subsequent investigation identified a 95% blockage of the exhaust, due to disconnection of a component of the muffler. Similar impending failure was detected on another aeroplane.

This condition, if not detected and corrected, could cause loss of engine power, possibly resulting in loss of control of the aeroplane.

To address this potential unsafe condition, Tecnam issued the SB, providing instructions for repetitive inspections of the muffler.

For the reason described above, this AD requires repetitive inspections of the muffler and, in case of findings, to contact Tecnam for repair instructions.

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

Required as indicated by this AD, unless the actions required by this AD have been already accomplished:

Repetitive Inspection(s):

- (1) Within the compliance time as defined in Table 1 of this AD, and, thereafter, at intervals not to exceed 200 flight hours (FH), inspect the exhaust muffler flame tube in accordance with the instructions of the SB (see Note 1 of this AD).

Table 1 – Compliance Time – A or B, whichever occurs later

A	Before exceeding 200 FH since aeroplane first flight
B	Within 25 FH or 30 days, whichever occurs first after the effective date of this AD

Note 1: A non-cumulative tolerance of 10 FH may be applied to the 200 FH interval specified in paragraph (1) of this AD to allow synchronization of the required inspections with other maintenance tasks, for which a non-cumulative tolerance is already granted in the applicable Maintenance Manual.

Corrective Action(s):

- (2) If, during any inspection as required by paragraph (1) of this AD, any discrepancy, as identified in the SB, is detected, before next flight, contact Tecnam for applicable repair instructions and, within the compliance time specified in those instructions, accomplish those instructions accordingly.

Credit:

- (3) Inspections and corrective actions, accomplished on an aeroplane before the effective date of this AD in accordance with the instructions of Tecnam SB 937-CS Ed. 1 Rev. 0, are acceptable to comply with the requirements of paragraphs (1) and (2) of this AD, as applicable, for that aeroplane.

Acceptable Method of Compliance / Terminating Action:

- (4) Revising the AMP of an aeroplane to include Tecnam Aircraft Maintenance Manual Report 2010/101 Supplement S6 Ed.2 Rev. 2 or later revisions, constitutes an acceptable method to



comply with the requirements of paragraphs (1) and (2) of this AD, as applicable, for that aeroplane.

After that revision of the AMP, it is not necessary that accomplishment of individual action is recorded for demonstration of AD compliance on a continued basis.

Ref. Publications:

Tecnam SB 937-CS Ed. 1 Rev. 0 dated 16 January 2025, and Ed. 2 Rev. 0 dated 07 January 2026.

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. 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 02 March 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: TECNAM - Airworthiness Office – Email: airworthiness@tecnam.com.



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2026-0023

Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A.

Avions P2010

Échappement moteur – Silencieux / Pot d'échappement – Inspections

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

16 Février 2026

CONSTRUCTEUR(S) :

Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A. (Tecnam)

APPLICABILITE :

Avions Tecnam P2010 équipés d'un moteur Lycoming IO-390 (MOD2010/078), jusqu'au numéro de série 335 (inclus).

DEFINITIONS :

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

Le SB : Bulletin de service Tecnam (SB) 937-CS Éd. 2 Rév. 0.

L'AMP : Le programme de maintenance des aéronefs (AMP) contient les tâches sur la base desquelles la maintenance programmée est effectuée afin de garantir le maintien de la navigabilité de chaque aéronef exploité. Pour les aéronefs exploités conformément à la réglementation de l'UE, l'exploitant ou le propriétaire veille au respect de l'AMP, comme le stipule le règlement (UE) n° [1321/2014](#) de la Commission.

RAISON :

Un incident a été signalé concernant une perte irréversible de puissance moteur sur un avion P2010.

Une enquête ultérieure a révélé un blocage à 95 % de l'échappement, dû à la déconnexion d'un composant du silencieux. Une défaillance imminente similaire a été détectée sur un autre avion.

Si elle n'est pas détectée et corrigée, cette anomalie pourrait entraîner une perte de puissance du moteur, pouvant conduire à une perte de contrôle de l'avion.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, Tecnam a publié un bulletin de service (SB) contenant des instructions pour des inspections répétitives du silencieux.

Pour la raison décrite ci-dessus, la présente CN exige des inspections répétitives du silencieux et, en cas d'écart, de contacter Tecnam pour obtenir des instructions de réparation.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

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

Inspection(s) répétitive(s) :

- (1) Dans le délai de conformité défini dans le tableau 1 de la CN, puis à des intervalles ne dépassant pas 200 heures de vol (FH), inspecter le tube de flamme du silencieux d'échappement conformément aux instructions du bulletin de service (voir la note 1 de la CN).

Tableau 1 – Délai de conformité – A ou B, selon la date la plus tardive

A	Avant de dépasser 200 FH depuis le premier vol de l'avion
B	Dans les 25 FH ou 30 jours, selon la première éventualité après la date d'entrée en vigueur de la CN.

Remarque 1 : Une tolérance non cumulative de 10 FH peut être appliquée à l'intervalle de 200 FH spécifié au paragraphe (1) de la CN afin de permettre la synchronisation des inspections requises avec d'autres tâches de maintenance pour lesquelles une tolérance non cumulative est déjà accordée dans le manuel de maintenance applicable.

Mesures correctives :

- (2) Si, lors d'une inspection requise au paragraphe (1) de la CN, une anomalie identifiée dans le SB est détectée, avant le prochain vol contacter Tecnam pour obtenir les instructions de réparation applicables et, dans le délai de conformité spécifié dans ces instructions, exécuter ces instructions en conséquence.

Crédit :

- (3) Les inspections et mesures correctives effectuées sur un avion avant la date d'entrée en vigueur de la CN conformément aux instructions de Tecnam SB 937-CS Ed. 1 Rev. 0 sont acceptables pour satisfaire aux exigences des paragraphes (1) et (2) de la CN, selon le cas, pour cet avion.

Méthode acceptable de conformité / Mesure de résiliation :

- (4) La révision de l'AMP d'un avion afin d'y inclure le rapport 2010/101, supplément S6, éd. 2, rév. 2, ou les révisions ultérieures du manuel d'entretien des avions Tecnam, constitue une méthode acceptable pour se conformer aux exigences des paragraphes (1) et (2) de la CN, selon le cas, pour cet avion.

Après cette révision du programme de maintenance, il n'est pas nécessaire que la réalisation de chaque action soit enregistrée pour démontrer la conformité continue à la CN.

DOCUMENTS DE REFERENCE:

Tecnam SB 937-CS Éd. 1 Rév. 0 datée du 16 janvier 2025, et Éd. 2 Rév. 0 datée du 7 janvier 2026.

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

REMARQUES :

[...]