

CONSIGNE DE NAVIGABILITE

définie par la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné

MUDRY

Avions CAP10B

Longeron principal de voilure

La présente Consigne de Navigabilité concerne les avions CAP10B tous numéros de série.

Afin d'éviter une possible rupture en vol consécutive à un endommagement du longeron principal de voilure, les mesures suivantes sont rendues impératives à la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne de Navigabilité :

A- Pour tout avion pour lequel existe une présomption d'endommagement structural du longeron principal de voilure suite à :

- dépassement des facteurs de charge limites (+ 6 G, - 4,5 G)
- dépassement de la vitesse limite recommandée lors des manoeuvres déclenchées (180 Km/h)
- atterrissage dur ou sortie de piste accidentels

Avant tout nouveau vol acrobatique procéder aux inspections préconisées dans le Bulletin Service CAP10B N° 15 (BS CAP10B-57-003).

B- Pour tous les autres avions, lors de la prochaine visite périodique de 1000 heures et ensuite toutes les 1000 heures de vol, procéder aux inspections préconisées dans le Bulletin Service CAP10B N° 15 (BS CAP10B-57-003).

Si lors de ces inspections :

- a) aucune fissure n'est constatée, remettre l'avion en service et réinspecter toutes les 1000 heures de vol.

.../...

d/JB

Date : 22/10/97

MUDRY
Avions CAP10B

92-240(A)R1

- b) si une ou des fissures sont constatées, avant tout nouveau vol, contacter le Constructeur afin de définir la meilleure solution de réparation à appliquer.

Mention de l'application de cette Consigne de Navigabilité doit être portée sur le livret aéronef.

Réf. : BS CAP10B N° 15 (CAP10B-57-003 Rev. 1 du 3 avril 1996)

La présente Révision 1 remplace la CN 92-240(A) du 10 novembre 1992.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 20 NOVEMBRE 1992

(Celle de la CN originale)

SUPERSEDED