

CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

définie par la Direction Générale de l'Aviation Civile

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. Le non respect des consignes de navigabilité entraîne la suspension de la validité du Certificat de Navigabilité

CESSNA 336 ET REIMS CESSNA 337 (MODELES DIVERS)

STRUCTURE DE VOILURE PRINCIPALE

Concerne les appareils CESSNA et REIMS CESSNA :

<u>Modèles</u>	<u>Numéros de série</u>
o 336	336-0001 à 336-0195
o 337, 337A, 337B, T337B, 337C, T337C, 337D et T337D	337-0001 à 337-1193
o 337E, T337E, 337F, T337F, 337G, 337H et T337H	33701194 à 33701852
o T337G et P337H	P3370001 à P3370313
o M337B	Tous numéros de série
o F337, FA337, FT337 (tous modèles)	F337-0001 à F337-0086
o FT337GP	FP337-0001 à FP337-0022
o FT337HP	FP337-0023
o FTB 337 (tous modèles)	FTB337-0001 à FTB337-66

Afin de détecter des criques éventuelles dans les semelles inférieures des longerons avant et arrière de la voilure, ainsi que sur l'âme du longeron avant et son renfort, effectuer ce qui suit (à moins que cela n'ait déjà été exécuté) conformément aux indications figurant au TABLEAU I, aux divers paragraphes de la présente Consigne de Navigabilité et à la "SERVICE LETTER" CESSNA ME 78-2 du 13 février 1978 (ou révision ultérieure) :

I - Aux échéances indiquées au TABLEAU I de la présente Consigne de Navigabilité inspecter les éléments de voilure indiqués ci-dessus, lorsqu'ils sont installés sur des appareils dont le type et les numéros de série figurent ci-après.

.../...

Date : 26/7/1978

Matériel : CESSNA 336 ET REIMS CESSNA 337
(modèles divers)

Référence : 78-113-IMP(A)

TABLEAU I - LIMITES D'APPLICATION

		Echéance d'application pour les semelles de longeron.		Echéance d'application pour l'âme du longeron AV.	
Type d'avion ou utilisation	Temps total en service de chacun des éléments suivants :	Inspection initiale	Intervalles pour les inspections répétitives	Inspection initiale	Intervalles pour les inspections répétitives *
Non pressurisés (voir Note 1)	0 à 4999 5000 et au-dessus	Néant Dans les 50 h de vol suivant la date d'entrée en vigueur de cette C.N. pour les avions qui n'ont pas encore été inspectés suivant les précédentes C.N. n°s 76-116 et 73-21, ou dans les 500 h depuis la précédente inspection effectuée en application de ces C.N.	Néant 500 h	Néant Dans les 50 h de vol suivant la date d'entrée en vigueur de cette C.N.	Néant 500 h
Pressurisés (voir Note 1)	0 à 9999	Néant	Néant	Néant	Néant

.../...

TABLEAU I - LIMITES D'APPLICATION (suite)

Avions pressurisés (suite)	10.000 et au-dessus	Dans les 50 h de vol suivant la date d'entrée en vigueur de cette C.N. pour les avions qui n'ont pas encore été inspectés suivant les précédentes C.N. n°s 76-116 et 73-21, ou dans les 500 h depuis la précédente inspection effectuée en application de ces C.N.	500 h	Dans les 50 h suivant la date d'entrée en vigueur de cette C.N.	500 h
NOTE 1 : Pour les avions utilisés pour un travail ou une surveillance à basse altitude, il est fortement recommandé de procéder aux inspections dont les intervalles sont cités à la droite de la présente note	0 à 2999 3000 et au-dessus	Néant Dans les 50 h de vol suivant la date d'entrée en vigueur de cette C.N. pour les avions qui n'ont pas encore été inspectés suivant les précédentes C.N. n°s 76-116 et 73-21, ou dans les 300 h depuis la précédente inspection effectuée en application de ces C.N.	Néant 300 h	Néant Dans les 50 h suivant la date d'entrée en vigueur de cette C.N.	Néant 300 h
* Après l'inspection initiale prévue par cette C.N. les inspections répétitives peuvent être exécutées en même temps que les inspections indiquées au § I.A de cette C.N.					

I.A - Inspection de la semelle inférieure de longeron

<u>Modèles</u>	<u>Numéros de série</u>
o 336	336-0001 à 336-0195
o 337, 337A, 337B, T337B, 337C 337D et T337D	337-0001 à 337-1193
o 337E, T337E, 337F, T337F et 337G T337G	33701194 à 33701543 P3370001 à P3370138
o M337B	Tous numéros de série
o F337, FA337, FT337 (tous modèles)	F337-0001 à F337-0063
o FT337GP	FP337-0001 à FP337-0008

1) - Inspection de la semelle inférieure de longeron avant des demi-voilures droite et gauche.

1.1) - Inspecter les 3 trous situés dans la zone de fixation des mâts. Cette inspection est à effectuer en utilisant la procédure mettant en oeuvre les courants de Foucault décrite dans la "SERVICE-LETTER" CESSNA citée ci-dessus. La figure 1 montre la zone dans laquelle se trouvent les 3 trous à inspecter (2 pour vis NAS 221 à la station 64-41 et 1 pour boulon du point de levage à la station 68-45).

1.2) - Sur chaque demi-voilure, démonter, l'une après l'autre, les 2 vis NAS 221 pour permettre l'inspection de la semelle inférieure du longeron au niveau des trous de passage de ces vis. Maintenir le carénage de la poutre d'empennage fermement appliqué contre le revêtement voilure intrados pour permettre une mesure correcte en profondeur à l'aide de la sonde à courants de Foucault.

Une vue en coupe de cette zone, avec les vis démontées, est donnée à la figure 2. La figure 3 montre l'ensemble longeron (moins la poutre et le revêtement voilure) et les liens entre la semelle inférieure et l'attache du mât sur la voilure. La figure 4 est une coupe au niveau du trou de passage du boulon du point de levage.

1.3) - Si les inspections demandées ci-dessus font apparaître une (des) crique(s) sur la semelle inférieure de longeron avant de l'une ou l'autre des demi-voilures, remplacer avant tout nouveau vol la semelle-inférieure de longeron avant à la fois sur l'une et l'autre des demi-voilures droite et gauche.

2) - Inspection de la semelle inférieure de longeron arrière des demi-voilures droite et gauche.

2.1) - Inspecter par ressuage la semelle inférieure de longeron dans la zone comprise entre 50 et 75 millimètres (2ème rivet à l'extérieur de la Station 66-00) vers l'extérieur à partir de la nervure Station 66-00 de voilure. Rechercher des criques pouvant avoir le trou de rivet pour origine suivant les indications données dans la "SERVICE LETTER" CESSNA citée ci-dessus. Les figures 5, 6 et 7 montrent la zone de la semelle inférieure qui doit être inspectée.

.../...

- 2.2) - Si les inspections demandées ci-dessus font apparaître une (des) crique(s) sur la semelle inférieure de longeron arrière de l'une ou l'autre des demi-voilures, remplacer avant tout nouveau vol la semelle inférieure de longeron arrière à la fois sur l'une et l'autre des demi-voilures, droite et gauche.

I.B - Inspection de l'âme de longeron avant et du renfort de l'âme

<u>Modèles</u>	<u>Numéros de série</u>
o 336	336-0001 à 336-0195
o 337, 337A, 337B, T337B, 337C 337D et T337D	337-0001 à 337-1193
o 337E, T337E, 337F, T337F, 337G, 337H et T337H	33701194 à 33701852
o T337G et P337H	P3370001 à P3370313
o M337B	Tous numéros de série
o F337, FA337, FT337 (tous modèles)	F337-0001 à F337-0086
o FT337GP	FP337-0001 à FP337-0022
o FT337HP	FT337-0023
o FTB337 (tous modèles)	FTB337-0001 à FTB337-0066

- 1) - Déposer les portes d'accès et les carénages d'emplanture des ailes.
 - 2) - Examiner la circonférence des découpes de l'âme du longeron et de son renfort pour recherche de criques dans la zone critique hachurée sur la figure 8 jointe à la C.N.
 - 3) - Si des criques sont apparentes sur l'une ou l'autre des demi-voilures au cours d'une des inspections indiquées par cette C.N., remplacer, avant tout nouveau vol, la pièce défectueuse.
- II - Les appareils comportant des semelles, des âmes ou des renforts d'âme criqués peuvent être autorisés pour un vol de convoyage vers un centre de réparations, après délivrance d'un laissez-passer par les services officiels.
- III - Effectuer les inspections rendues impératives par la présente C.N. sur les pièces mises en place au cours des réparations, à l'échéance des limites d'heures de vol indiquées au TABLEAU I de cette C.N. Les inspections fortement recommandées indiquées à la Note 1 du TABLEAU I de cette C.N. doivent être effectuées sur les pièces nouvelles atteintes par les limites d'heures, comme précisé à la Note 1 du TABLEAU I.
- IV - Notifier par écrit au BUREAU VERITAS, suite aux inspections prévues par cette C.N., toute découverte de crique. La situation, la longueur, ainsi que le nombre d'heures de fonctionnement, devront être précisés.

.../...

V - Les intervalles de temps pour les inspections répétitives requises par cette C.N., après l'inspection initiale, peuvent être majorés d'un maximum de 25 h pour les faire coïncider avec des périodes d'entretien programmées.

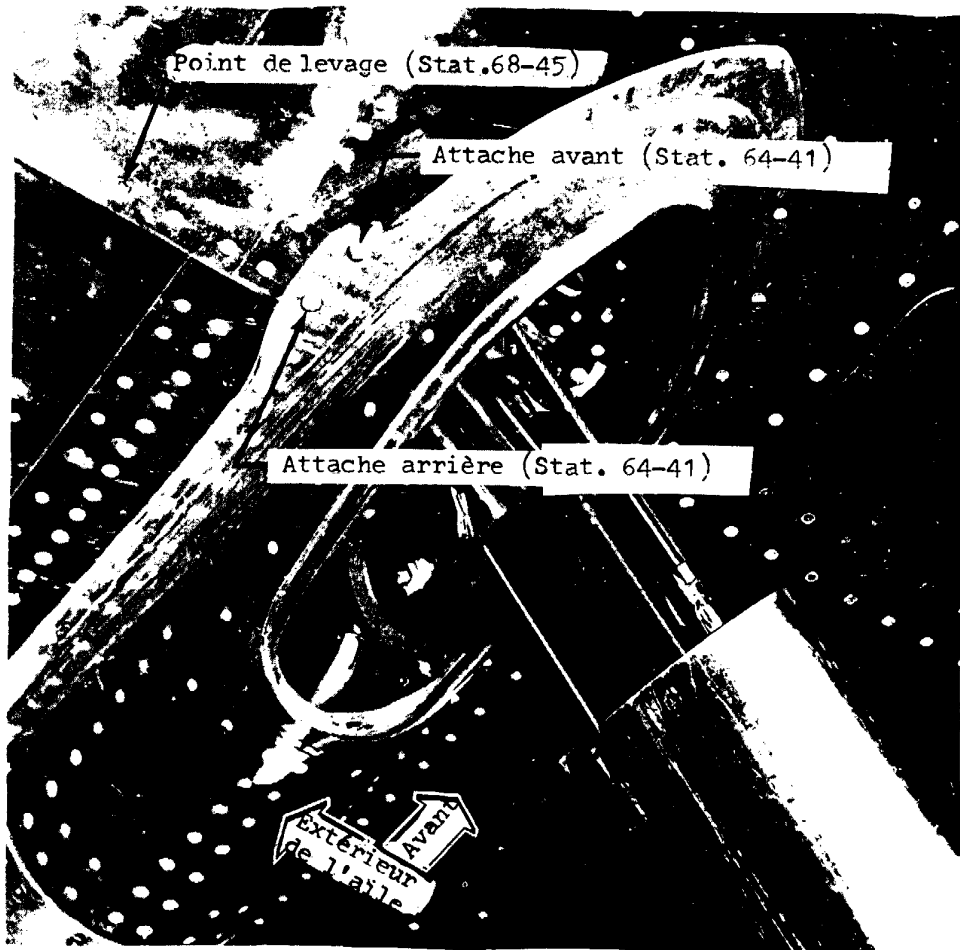
Cf. : A.D. FAA 78-09-05

S.L. CESSNA ME 78-2 (13.2.78)

ANNULE ET REMPLACE LA C.N. 76-116 IMP

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 2 AOUT 1978

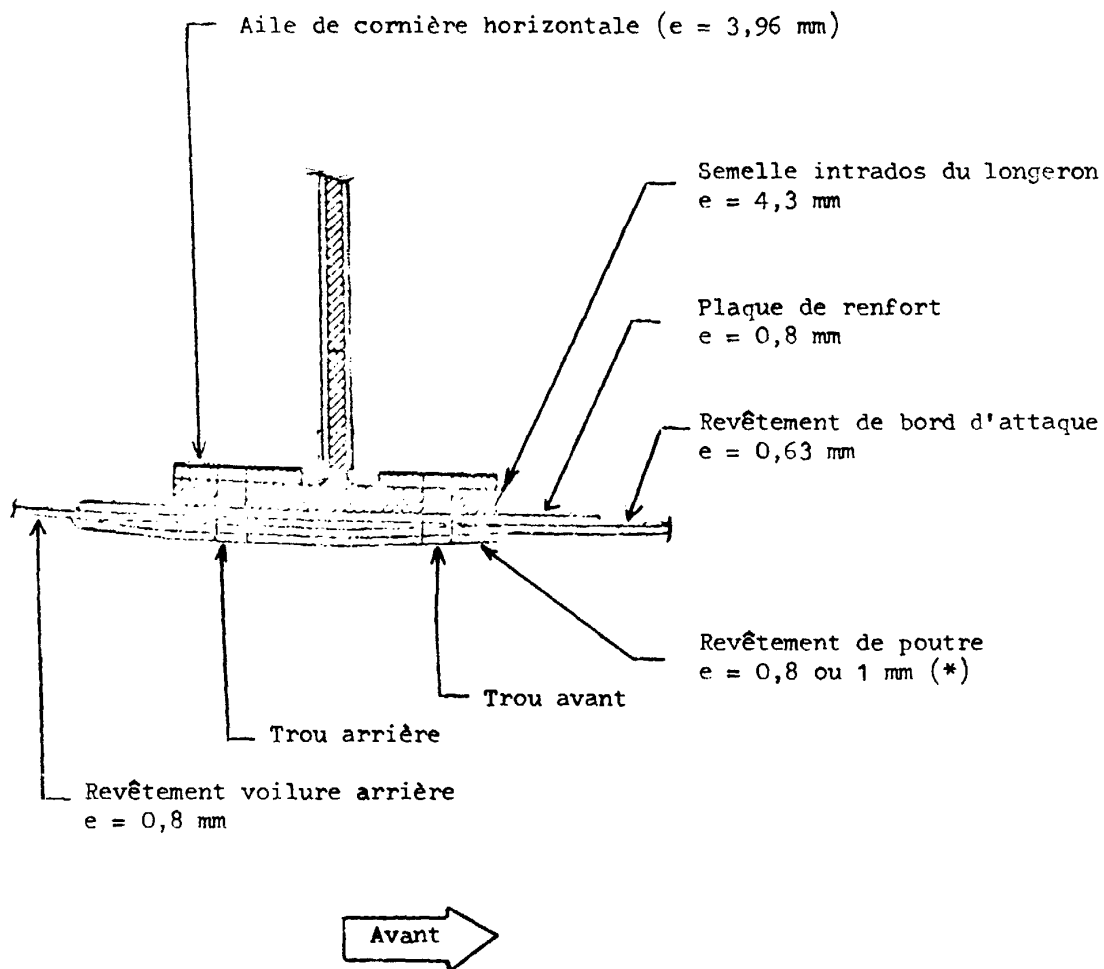
ZONE D'ATTACHE DU MAT SUR LA VOILURE
(avec carénage de mât enlevé)



VUE DE DESSOUS DE LA DEMI-VOILURE DROITE

FIGURE 1

COUPE DE LA SEMELLE INFERIEURE DU LONGERON AU NIVEAU
DES TROUS D'ATTACHE
(Station 64-41)



(*) $0,8 \text{ mm}$ jusqu'au n° 337 0755
 1 mm n° 337 0756 et au-delà

FIGURE 2

ZONE DE FIXATION DE LA POUTRE ET DU MAT SUR LE LONGERON AVANT

(COTE GAUCHE REPRESENTE)

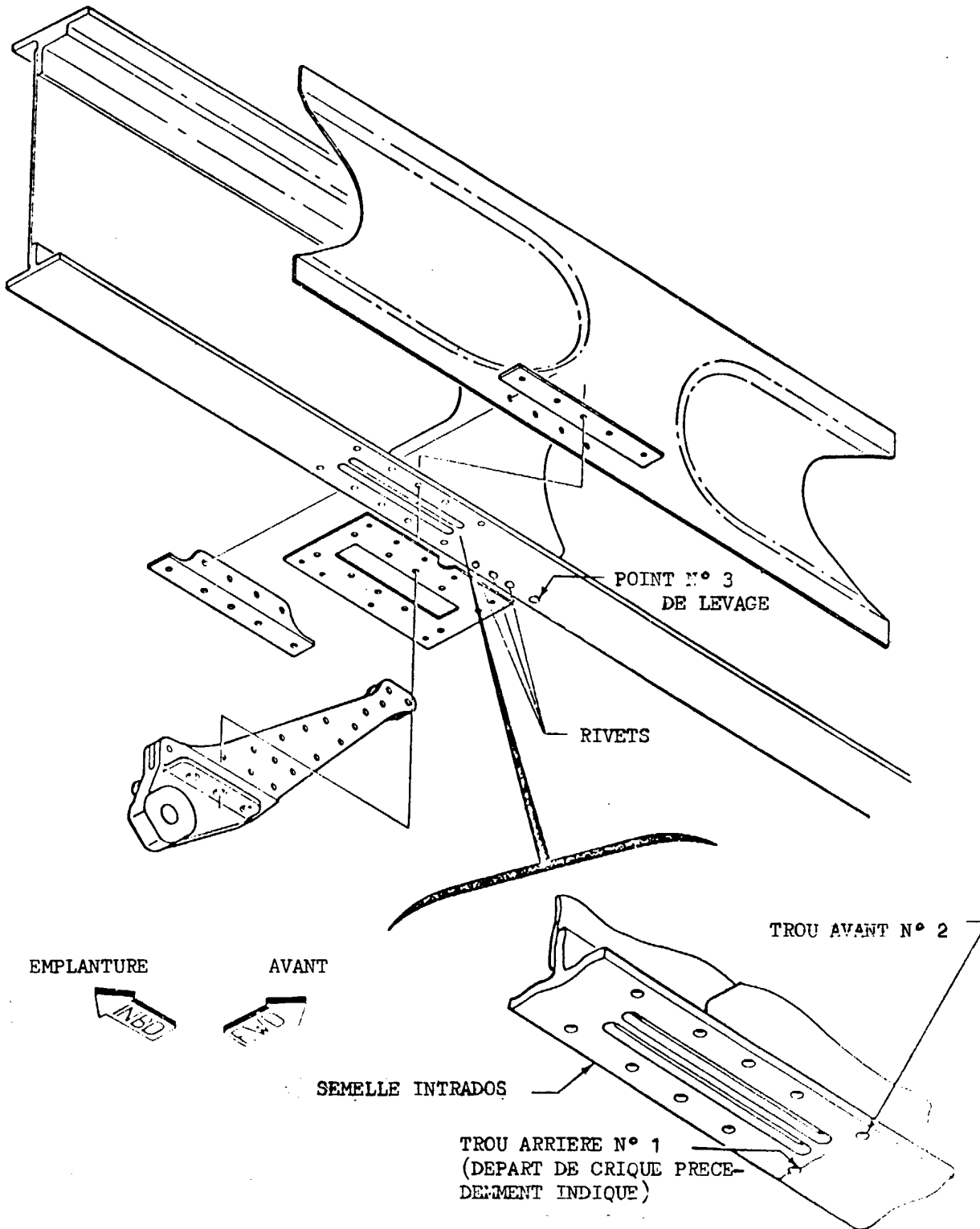
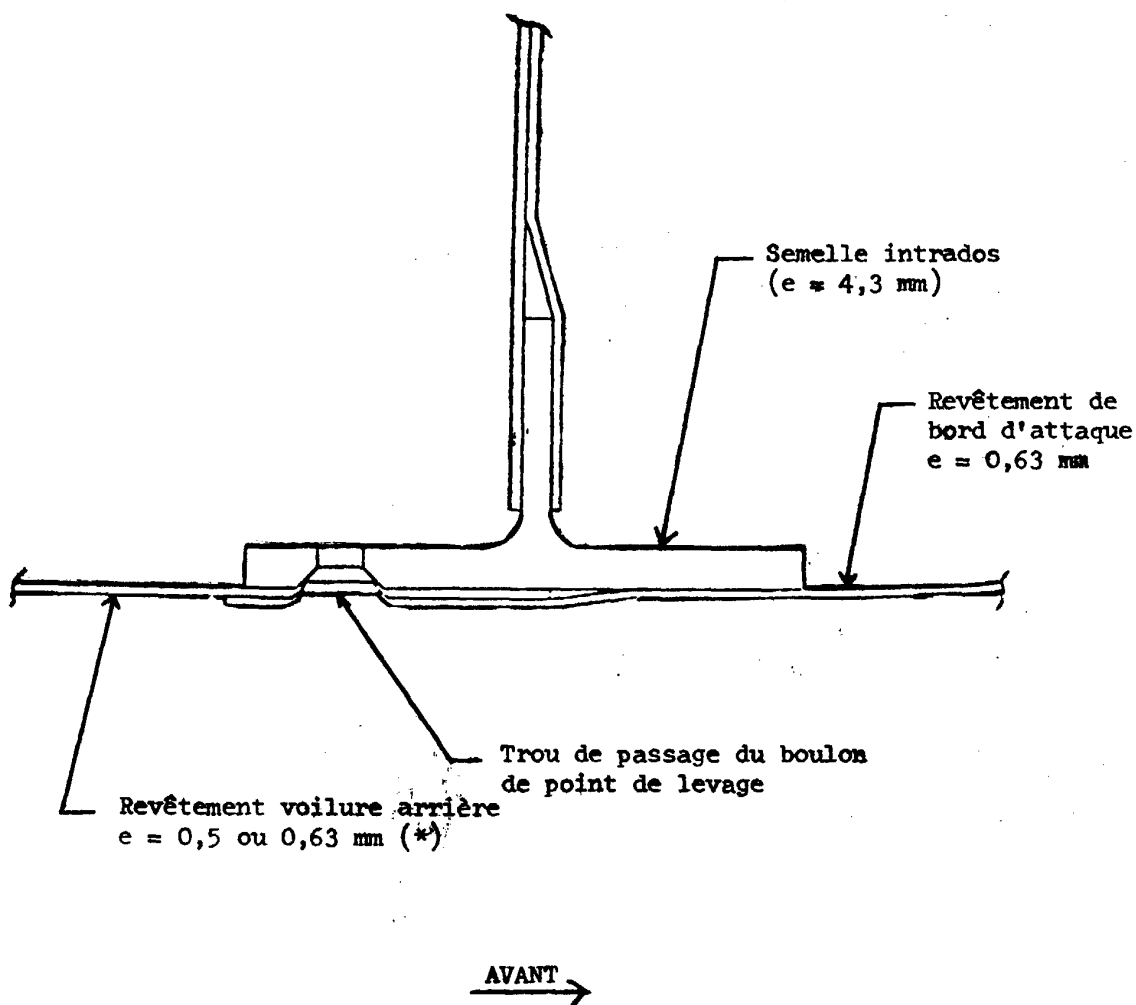


FIGURE 3

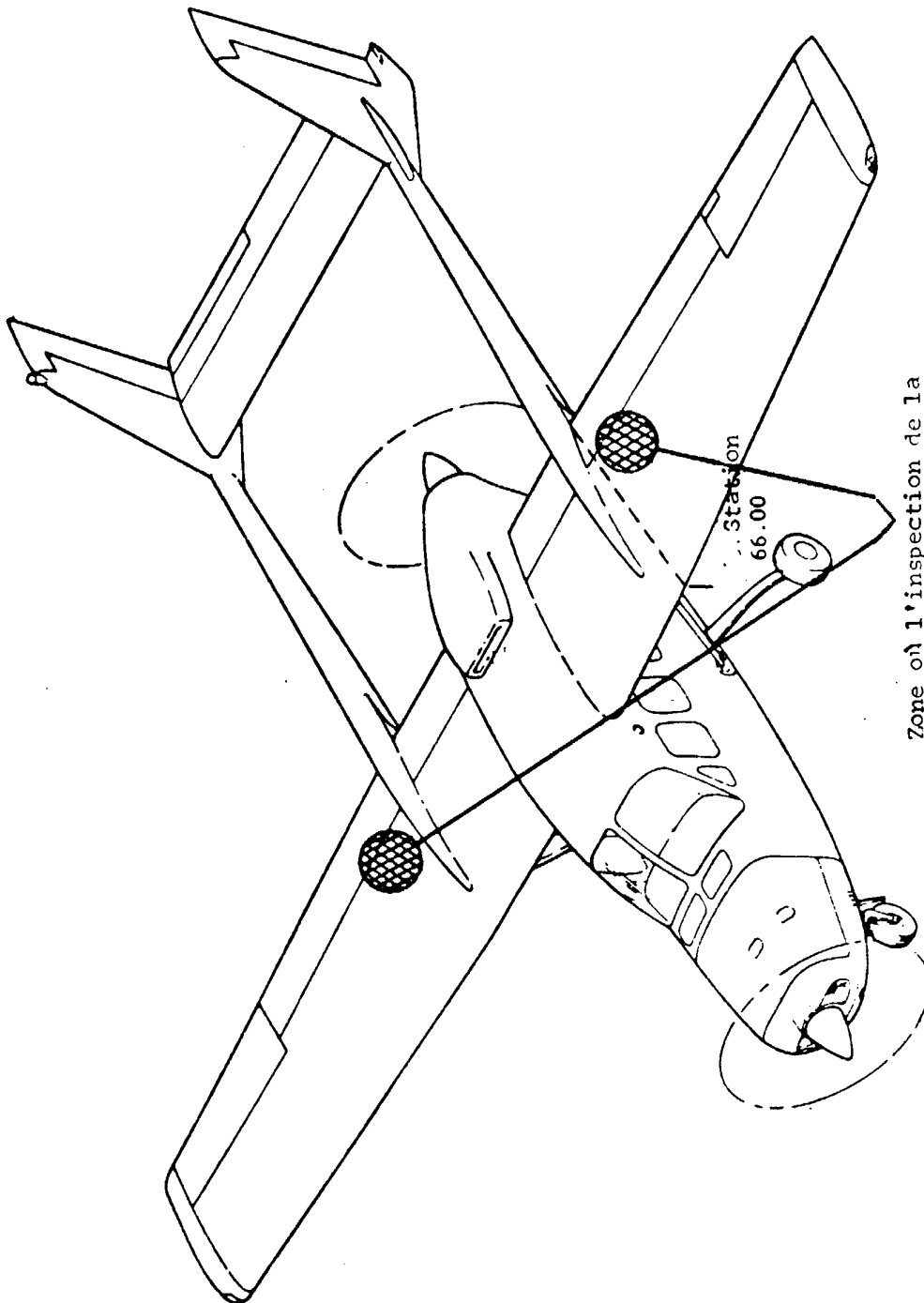
PARTIE INFÉRIEURE DU LONGERON AU NIVEAU DU TROU
DU POINT DE LEVAGE

(Station 68-45)



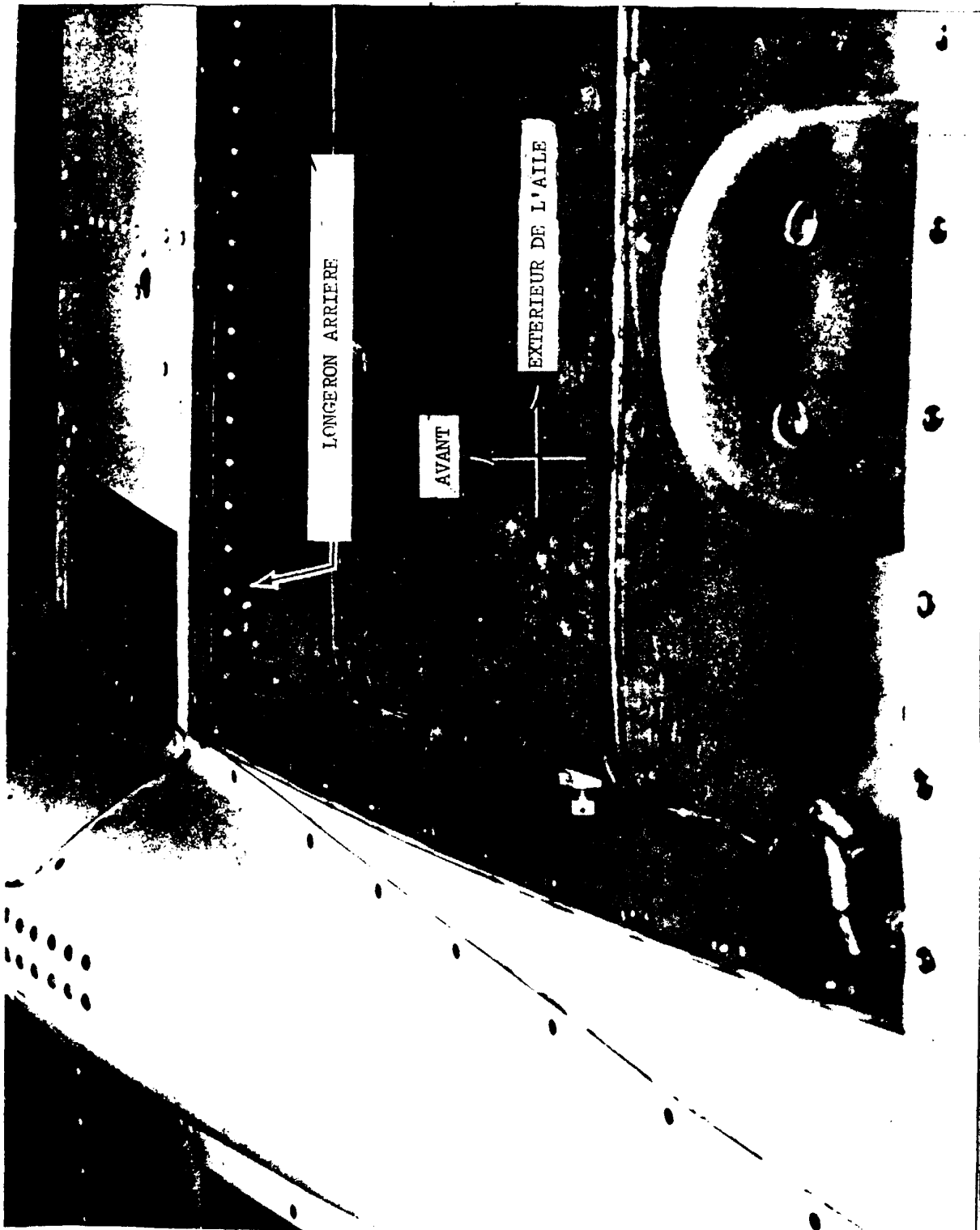
(*) 0,5 mm des n°s inférieurs à 337 0755
0,63 mm du n° 337 0756 et au-delà

FIGURE 4



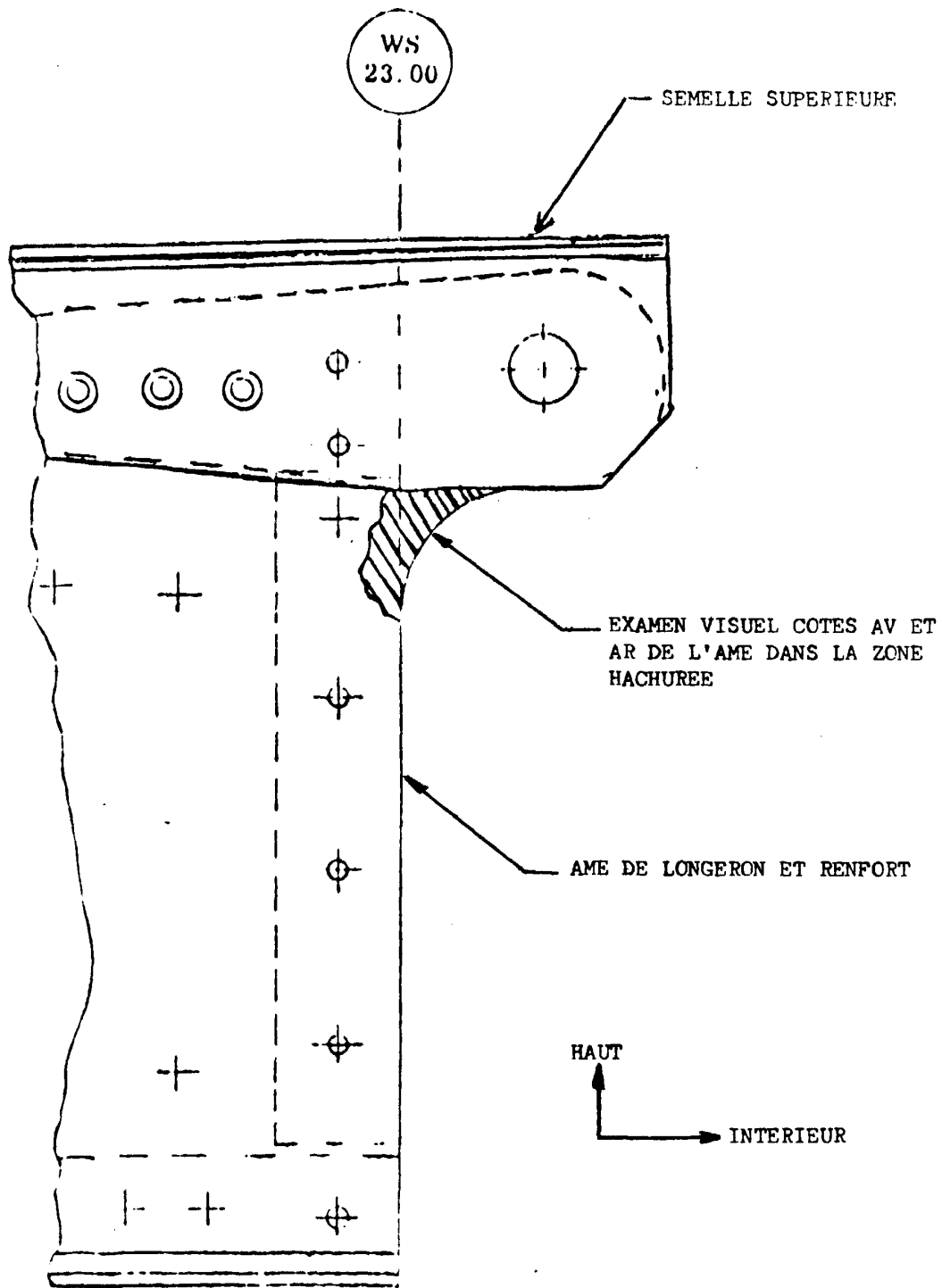
Zone où l'inspection de la
semelle intrados du longeron
arrière est demandée.

FIG. 5



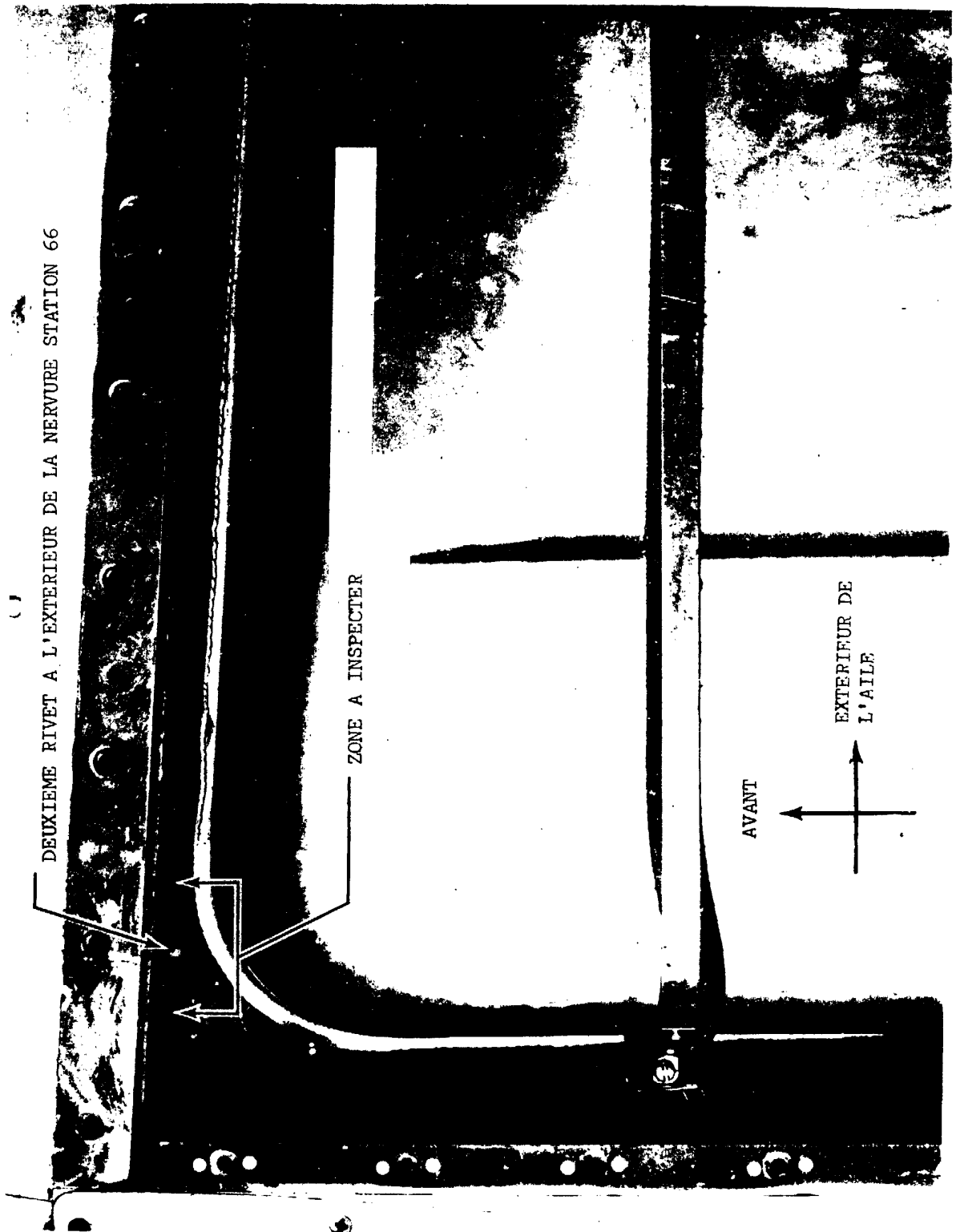
LONGERON ARRIERE DE L'AILE GAUCHE
(le panneau de réservoir a été démonté du dessus de la voilure)

FIGURE 6



ENSEMBLE LONGERON AVANT

FIGURE 8



ZONE DE LA SEMELLE INTRADOS DU LONGERON ARRIFRE A INSPECTER

FIGURE 7