

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.

SOCATA

Avions TB9, TB10, TB200

Atterrisseur principal

La présente Consigne de Navigabilité concerne les avions TB9, TB10, TB200 N/S 1 et suivants.

Afin d'assurer l'intégrité des nervures support de train principal par vérification d'absence de criques, les mesures suivantes sont rendues impératives à la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne de Navigabilité.

CAS "A" Avions non équipés du Kit OPT 10 910800 ou non équipés des nervures renforcées

TB9 N/S 1 à 1442, 1444 à 1574

TB10 N/S 1 à 803, 805, 806, 809 à 815, 820 à 822

1) Avions ayant atteint ou dépassé 1 500 atterrissages ou 1 000 heures de vol

- Inspecter dans les 100 prochaines heures de vol et au plus tard le 31 octobre 1995, les nervures support de train principal ayant atteint ou dépassé un vieillissement de 1 500 atterrissages ou 1 000 heures de vol (la première des deux limites atteinte) puis renouveler cette inspection tous les 1 500 atterrissages ou 1 000 heures de vol (la première des deux limites atteinte).

2) Avions n'ayant pas atteint 1 500 atterrissages ou 1 000 heures de vol

- Inspecter les nervures support de train principal à 1 500 atterrissages ou 1 000 heures de vol (la première des deux limites atteinte) puis renouveler cette inspection tous les 1 500 atterrissages ou 1 000 heures de vol (la première des deux limites atteinte).

3) Actions correctives

- a) Si une crique hors tolérance est détectée, changer les nervures par des nervures renforcées, puis inspecter (sans dépose des trains) suivant le programme d'Entretien.
- b) Si une crique dans les tolérances est détectée, appliquer le Kit OPT 10 910800 puis inspecter (sans dépose des trains) suivant le programme d'Entretien.
- c) Si aucune crique n'est décelée, appliquer le Kit OPT 10 910800 au plus tard à 2 000 heures de vol puis inspecter (sans dépose des trains) suivant le programme d'Entretien.

CAS "B" Avions équipés du Kit OPT 10 910800 ou équipés des nervures renforcées

TB9 N/S 1 à 1442, 1444 à 1574 en réparation sur les ailes gauche et droite et du N/S 1443, 1575 et suivants en série

TB10 N/S 1 à 803, 805, 806, 809 à 815, 820 à 822 en réparation sur les ailes gauche et droite

Ces avions ne sont pas concernés par cette CN, les inspections visuelles des nervures sont effectuées suivant le programme d'Entretien.

CAS "C"

TB10, TB200 N/S 804, 807, 808, 816 à 819, 823 à 1701, 1707 à 1733, 1737 à 1761

1) Avions ayant dépassé 6 000 atterrissages ou 4 000 heures de vol

a) Inspecter, dans les 100 prochaines heures de vol les nervures support de train principal ayant atteint ou dépassé un vieillissement de 6 000 atterrissages ou 4 000 heures de vol (la première des deux limites atteinte).

b) Renouveler cette inspection tous les 2 000 atterrissages ou 1 300 heures de vol (la première des deux limites atteinte).

c) Si le BS 10-085-57 Edition d'Octobre 1994 ou révision 1, a déjà été appliqué, appliquer le paragraphe b) seulement.

2) Avions n'ayant pas dépassé 6 000 atterrissages ou 4 000 heures de vol

a) Inspecter les nervures de train principal à 6 000 atterrissages ou 4 000 heures de vol (la première des deux limites atteinte).

b) Renouveler cette inspection tous les 2 000 atterrissages ou 1 300 heures de vol (la première des deux limites atteinte).

c) Si le BS 10-085-57 Edition d'Octobre 1994 ou révision 1, a déjà été appliqué, appliquer le paragraphe a) ou b) (le moins pénalisant).

3) Actions correctives

a) Si une crique est décelée, appliquer le KIT OPT 10 920100 puis inspecter (sans dépose des trains) suivant le programme d'Entretien.

b) En l'absence de crique, on peut :

- soit appliquer le KIT OPT 10 920100, puis inspecter (sans dépose des trains) suivant le programme d'Entretien

- soit laisser en état et renouveler les inspections (avec dépose des trains) tous les 2 000 atterrissages ou 1 300 heures de vol (la première des deux limites atteintes) en respectant les consignes du BS.

NOTA : Pour les CAS A et C.

-Les ailes gauches et droites peuvent être gérées indépendamment.

-Les avions sur lesquels les actions correctives ont été appliquées sur les ailes gauche et droite

. KIT OPT 10 910800 ou nervures renforcées (CAS "A"),

. KIT OPT 10 920100 (CAS "C"),

ne sont plus concernés par la présente Consigne de Navigabilité.

Les inspections ultérieures seront effectuées dans le cadre normal du programme d'Entretien.

.../...

Mentionner l'application de la présente Consigne de Navigabilité dans le Livret d'Aéronef.

REF. : BS SOCATA Avions TB N° 10-085-57 Révision 2

La présente Révision 4 remplace la CN 94-265(A)R3 du 13/09/1995.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 17 DECEMBRE 1994
(celle de la CN Originale)