

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-054	Diffusion : B	Date d'émission : 30 mars 2005	Page : 1/2
	Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>
Un aéronef concerné par une consigne de navigabilité ne peut être utilisé qu'en conformité avec les exigences de cette consigne de navigabilité, sauf accord de l'autorité du pays d'immatriculation.				
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : Sans objet		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : F-2004-006 et F-2004-078 annulées par leur révision 1		
Responsable de la navigabilité du matériel : ATR		Type(s) de matériel(s) : Avions ATR 42		
Certificat(s) de type n° 176 Fiche(s) de données n° 176				
Chapitre ATA : 32	Objet : Atterrisseur - Train d'atterrissage principal - Contrefiche principale			

1. APPLICABILITE :

Avions ATR 42, modèles -200, -300 et -320, tous numéros de série, dont les trains d'atterrissage principaux (MLG) sont équipés de contrefiches de référence (PN) D22710000 n'incorporant pas le suffixe -8 (modification ATR 8346 - Bulletin Service (BS) MESSIER-DOWTY 631-32-176) et équipées d'un bras supérieur PN D56778-10.

2. RAISONS :

Un opérateur ATR a connu, pendant le roulage, une alarme de non-verrouillage du train principal. Au cours de l'enquête, une contrefiche du MLG a été trouvée criquée. L'expertise de la contrefiche défectueuse a révélé que la crique s'est propagée à partir d'un point de corrosion sur la surface située sous la plaquette d'identification.

L'analyse a déterminé que la plaquette d'identification était située dans une zone très chargée et que son arrachement accidentel pouvait endommager la protection de surface et éventuellement conduire à l'initiation d'une crique.

Le décollement de la plaquette d'identification et l'arrachement de la protection peut conduire à un développement de corrosion et à l'initiation d'une crique sur une pièce "safe life".

Concernant la plaquette d'identification, ATR et MESSIER-DOWTY ont développé une amélioration consistant à déplacer la plaquette. Ceci est traité par la modification ATR n° 8346 et le BS MESSIER-DOWTY n° 631-32-176.

En supplément de l'inspection visuelle répétitive précédemment mandatée par les Consignes de Navigabilité (CN) F-2004-006 et F-2004-078, MESSIER-DOWTY a développé une méthode d'inspection ultrasonique qui a été introduite dans le BS MESSIER-DOWTY 631-32-181 Révision 1, dans le but de détecter d'éventuelles initiations de criques.

En conséquence, la présente CN, qui a pour but d'éviter une éventuelle rupture de la contrefiche du MLG, ce qui pourrait conduire à un affaissement du train principal, remplace les CN F-2004-006 et F-2004-078, qui sont annulées.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-054	Diffusion : B	Date d'émission : 30 mars 2005	Page : 2/2
--	---	-------------------------	--	----------------------

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente CN :

3.1. Dans les prochaines 500 heures de vol (FH) et au plus tard dans les 2 mois, à la première des deux échéances atteinte, effectuer une inspection visuelle des contrefiches conformément au BS MESSIER-DOWTY 631-32-181 Révision 1.

Si une plaquette est trouvée déchirée ou décollée, ou si le cordon de colle est en mauvais état, dans les 25 FH, effectuer l'inspection ultrasonique de la contrefiche conformément au BS MESSIER-DOWTY 631-32-181 Révision 1.

Nota : Pour les avions précédemment soumis toutes les 500 FH ou 2 mois à l'inspection visuelle répétitive mandatée par les CN F-2004-006 ou F-2004-078, la prochaine inspection visuelle exigée au paragraphe 3.1. doit être effectuée dans les 500 FH ou au plus tard dans les 2 mois suivant la dernière inspection visuelle réalisée et non pas à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente CN.

3.2. Pour les pièces non soumises à l'inspection ultrasonique suivant les critères définis dans le paragraphe 3.1., répéter l'inspection visuelle du paragraphe 3.1. chaque 500 FH ou au plus tard tous les 2 mois, à la première des deux échéances atteinte.

3.3. A la première opportunité, remplacer les contrefiches de train principal PN D22710000 n'incorporant pas le suffixe -8 et équipées d'un bras supérieur PN D56778-10, par des contrefiches PN D22710000-8 conformément au BS MESSIER-DOWTY 631-32-176.

Dans tous les cas, le BS MESSIER-DOWTY 631-32-176 doit être appliqué au plus tard :

- à 15 000 cycles ou 8 ans, première échéance atteinte, ou
- à 18 000 cycles ou 8 ans, première échéance atteinte, pour les contrefiches munies du BS MESSIER-DOWTY 631-32-072 (cf. lettre de service MESSIER-DOWTY 631-32-139).

Ces cycles et ces temps doivent être calculés depuis neuf pour les contrefiches n'ayant pas subi de révision générale depuis neuf, ou depuis la dernière révision générale pour celles en ayant reçu une.

La modification exigée au § 3.3. constitue l'action terminale de cette CN et annule les inspections demandées aux § 3.1. et 3.2.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Service Letter MESSIER-DOWTY 631-32-139
Bulletin Service MESSIER-DOWTY 631-32-072
Bulletin Service MESSIER-DOWTY 631-32-176
Bulletin Service MESSIER-DOWTY 631-32-181 Révision 1
(Toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable).

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

09 avril 2005.

6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

ATR - Yves OTTOGALI - Fax : 33 5 62216718 - E-Mail : continued.airworthiness@atr.fr.

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-2574 du 22 mars 2005.