

 <b>Direction générale de l'aviation civile France</b> Edition du GSAC	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-196</b>	Diffusion : <b>A</b>	Date d'émission : <b>19 janvier 2005</b>	Page : <b>1/2</b>
	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>	
<b>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.</b>				
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : <b>Sans objet</b>		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : <b>UF-2004-196</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>EUROCOPTER</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Hélicoptères AS 350</b>		
Certificat(s) de type n° <b>84</b> Fiche(s) de données n° <b>157</b>				
Chapitre ATA : <b>67</b>	Objet : <b>Commandes de vol rotors - Servocommande arrière</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Hélicoptères AS 350 B3 équipés d'une servocommande arrière GOODRICH référencée SC5071-XX ou SC5072, à l'exception :

- des servocommandes arrière référencées SC5072 dont le numéro de série est supérieur ou égal à 1372,
- des servocommandes arrière remplacées ou réparées avec l'application du Bulletin Service GOODRICH n° SC507X-67-39-1-
- des servocommandes arrière qui n'ont jamais été déposées, depuis la livraison d'un appareil neuf.

**Nota :** cette consigne de navigabilité (CN) s'adresse au personnel de maintenance ainsi qu'aux équipages.

### 2. RAISONS :

Cette CN fait suite à la découverte d'un cas de limitation de débattement de la pédale gauche ressenti par un pilote. Cette limitation de débattement pourrait conduire à un dérapage de l'hélicoptère en autorotation à la VNE.

### 3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives :

#### 3.1. Dès l'entrée en vigueur de la présente CN :

Le vol en autorotation volontaire est interdit jusqu'à la vérification de la servocommande arrière suivant les directives décrites dans le § 2.B.2 du Téléx Alert (TA) EUROCOPTER AS 350 n° 67.00.30 cité en référence.

#### 3.2. Au plus tard dans les 50 heures de vol à compter de l'entrée en vigueur de la présente CN :

**3.2.1. Hélicoptères non équipés du pilote automatique :**

Appliquer les directives décrites au § 2.B.2.a du TA cité en référence.

**3.2.2. Hélicoptères équipés du pilote automatique :**

Appliquer les directives décrites au § 2.B.2.b du TA cité en référence.

**3.3.** En cas de découverte de servocommande arrière non conforme selon le § 2.B.6 du TA cité en référence, installer une servocommande arrière conforme selon les directives décrites au § 2.B.2. du TA cité en référence.

**3.4.** Avant montage sur appareil d'une servocommande arrière détenue en rechange : appliquer les directives décrites au § 2.B.6 du TA cité en référence.

**4. DOCUMENT DE REFERENCE :**

Télex Alert EUROCOPTER AS 350 n° 67.00.30

(Toute révision ultérieure approuvée de ce Télex Alert est acceptable)

**5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :**

Dès réception de la CN urgente émise le 28 décembre 2004.

**6. REMARQUES :**

Cette CN a fait l'objet d'une diffusion urgente le 29 décembre 2004.

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

EUROCOPTER (STN) - Aéroport de Marseille Provence 13725 Marignane Cedex – France

Tél. : 33 (0) 4 42 85 37 97 Fax : 33 (0) 4 42 85 99 66

E-Mail : Direction.technical-support@eurocopter.com

**7. APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-12557 du 28 décembre 2004.

**SUPERSEDED**