

|  |  |   |   |                      |
|--|--|---|---|----------------------|
|  | <b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b><br><b>N° F-2005-103 R1</b>   | Diffusion :<br><b>A</b>   | Date d'émission :<br><b>3 août 2005</b>   | Page :<br><b>1/2</b> |
| Direction générale de l'aviation civile France<br><br>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.<br/>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) :<br><b>Sans objet</b> |  | Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) :<br><b>F-2005-103 édition originale</b> |   |                      |
| Responsable de la navigabilité du matériel :<br><b>EUROCOPTER</b>                |  | Type(s) de matériel(s) :<br><b>Hélicoptères EC 130</b>                            |   |                      |
| Certificat(s) de type n° 84<br>Fiche(s) de données n° 157                        |  |   |   |                      |
| Chapitre ATA :<br><b>53</b>  | Objet :<br><b>Fuselage - Antivibreurs de cabine</b>  |   |   |                      |

### 1. APPLICABILITE :

Hélicoptères EC 130 B4 équipés de lames d'antivibreurs de cabine toutes références.

**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 crique et d'un cas de rupture d'une lame d'un antivibreur de cabine.

En cas de rupture de la lame d'un antivibreur de cabine, la partie rompue peut venir interférer avec un guignol de renvoi des commandes de vol, ce qui pourrait conduire à un blocage d'une commande de vol.

La Révision 1 de la présente CN a pour but :

- de prendre en compte la Révision 1 du Téléx Alert (TA) EUROCOPTER EC 130 cité en référence qui inclut notamment, comme moyen de contrôle complémentaire, un ressuage en cas de doute sur le résultat du contrôle visuel,
- de rendre le texte de la CN plus précis et plus explicite en mentionnant :
  - dans le paragraphe "applicabilité", que toutes les références de lames sont concernées,
  - dans le paragraphe 3.2., les actions à conduire après remplacement de la lame criquée.

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

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur de l'édition originale de la présente CN.



**3.1.** Au plus tard à la visite après le dernier vol de la journée, puis à chaque visite après le dernier vol de la journée, effectuer une recherche de crique sur les zones visibles de la lame de chaque antivibreux de cabine (antivibreux situés côté droit et côté gauche de l'hélicoptère) selon les directives décrites dans le § 2.B.1 du TA cité en référence.

**3.2.** Si présence de crique :

**3.2.1.** Avant la reprise des vols, remplacer la lame crriquée suivant les directives décrites dans le § 2.B.1 du TA cité en référence.

**3.2.2.** Après remplacement de la lame crriquée, poursuivre la recherche de crique conformément au paragraphe 3.1. ci-dessus.

**4. DOCUMENT DE REFERENCE :**

Télex Alert EUROCOPTER EC 130 n° 05A002 R1  
(Toute révision ultérieure approuvée de ce TA est acceptable).

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

**Edition originale** : Dès réception de la CN Urgente émise le 15 juin 2005  
**Révision 1** : 13 août 2005.

**6. REMARQUE :**

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

EUROCOPTER (STXI) - Aéroport de Marseille Provence 13725 Marignane Cedex – France  
Tél. : 33 (0) 4 42 85 97 97 - Fax : 33 (0) 4 42 85 99 66  
E-Mail : Directive.technical-support@eurocopter.com

**7. APPROBATION :**

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-6113 du 27 juillet 2005.

**SUPERSEDED**