



GSAC/T à/to: Destinataire

Réf. : GSAC/NA 27/05**Date : 24 juin 2005****Nb de pages : 3**

CONSIGNE DE NAVIGABILITE URGENTE (CNU) PUBLIEE PAR LA DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE (FRANCE) POUR LE COMPTE DE L'AESA.
CE TEXTE N'EST PAS ENVOYÉ AUX UTILISATEURS ÉTRANGERS D'AÉRONEFS NON IMMATRICULÉS EN FRANCE. IL APPARTIENT AUX AUTORITÉS NATIONALES DE LE RÉPERCUTER SUR EUX DÈS RÉCEPTION.

N° UF-2005-104 – EUROCOPTER – Hélicoptères AS 332 C, C1, L, L1, AS 332 L2 et EC 225 LP (ATA 53)

OBJET : Fuselage – Gouttière de carénage de la boîte de transmission intermédiaire (BTI).

1. APPLICABILITE :

Hélicoptères :

- AS 332 C, C1, L, L1,
- AS 332 L2,
- EC 225 LP

ayant reçu l'application de la modification MOD 0723356.

Nota : Cette modification a pu être appliquée en neuf sur les appareils ou en rattrapage au travers du Service Bulletin 53.01.10 R0 ou R1 pour les AS 332 toutes versions.

2. RAISON :

Cette Consigne de Navigabilité Urgente (CNU) fait suite à la découverte, au cours d'une opération de maintenance programmée, d'une interférence entre la cornière du carénage de BTI et l'arbre de transmission oblique arrière.

Cette interférence est à l'origine d'une usure qui, à terme, peut conduire à la rupture de l'arbre de transmission et à la perte de l'entraînement du rotor arrière.

Cette CNU a pour but de s'assurer de la bonne tenue de la gouttière mise en cause sur le carénage de BTI et de l'absence d'interférence entre cette gouttière et l'arbre de transmission oblique.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CNU :

3.1. Au plus tard à la visite après le dernier vol de la journée, s'assurer :

- Visuellement, de l'absence d'interférence entre la gouttière du carénage de BTI et l'arbre de transmission oblique,
- Sensitivement, de l'absence d'ébranlement des rivets de fixation de la gouttière sur le carénage de BTI,

suivant les directives du § 2.B. des Télex Alert (TA) EUROCOPTER AS 332 et EC 225 cités en référence correspondant à la version appareil.

3.2. Si présence d'interférence :

Déposer et remplacer l'arbre de transmission oblique avant la reprise des vols.

3.3. Si présence d'ébranlement de rivets avec absence d'interférence :

remplacer les rivets ébranlés avant la reprise des vols suivant les directives du § 2.B. des TA cités en référence correspondant à la version appareil.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Télex Alert EUROCOPTER AS 332 n° 53.01.47

Télex Alert EUROCOPTER EC 225 n° 53A001

(toute révision ultérieure approuvée de ces TA est acceptable).

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception à compter du 24 juin 2005.

6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CNU, 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 CNU est approuvée sous la référence n° EASA.R.AD.01001 du 24 juin 2005.

TRANSLATION (in case of difficulty, refer to French text)

EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE (EAD) PUBLISHED BY DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE (FRANCE) ON BEHALF OF EASA.

THIS TEXT IS NOT SENT TO FOREIGN OPERATORS OF AIRCRAFT NOT REGISTERED IN FRANCE. IT IS UP TO THE NATIONAL AUTHORITIES TO FORWARD IT TO THEM ON RECEIPT.

No. UF-2005-104 – EUROCOPTER – AS 332 C, C1, L, L1, AS 332 L2 AND EC 225 LP Helicopters (ATA 53)

SUBJECT: Fuselage – IGB Fairing Gutter.

1. EFFECTIVITY:

Helicopters :

- AS 332 C, C1, L, L1,
- AS 332 L2,
- EC 225 LP

equipped with modification MOD 0723356.

Note: This modification may have been included on helicopters since new, or as a retrofit action, in compliance with Service Bulletin No. 53.01.10 R0 or R1 for all AS 332 helicopter versions.

2. REASON:

This Emergency Airworthiness Directive (EAD) is issued subsequent to a scheduled maintenance operation during which interference was discovered between the angle section of the IGB fairing and the inclined tail rotor drive shaft.

In time, resulting wear of this interference can lead to the failure of the drive shaft and the loss of the tail rotor drive.

This EAD intends to check proper attachment of the offending gutter to IGB fairing and that there is no interference with the inclined drive shaft.

3. MANDATORY ACTIONS AND COMPLIANCE TIMES:

The following measures are rendered mandatory as from the effective date of this EAD:

3.2. At the latest at the check after the last flight of the day:

- Visually check that the gutter does not produce interference with the IGB fairing and the inclined tail rotor drive shaft,
- Carry out a tactile check, in order to make sure that the gutter is correctly secured to the IGB fairing without any attaching rivets to be loose

in compliance with the instructions specified in § 2.B. of referenced EUROCOPTER AS 332 and EC 225 Alert Telex (AT) corresponding to helicopter version.

3.2. If interference is found:

Remove and replace the inclined drive shaft before resuming flights.

3.3. If there is no interference and any rivets are found to be loose:

replace any loose rivets before resuming flights in compliance with the instructions specified in § 2.B. of referenced EUROCOPTER AT corresponding to helicopter version.

4. **REFERENCE PUBLICATIONS:**

EUROCOPTER AS 332 Alert Telex n° 53.01.47

EUROCOPTER EC 225 Alert Telex n° 53A001

(Any subsequent approved revision to these ATs is acceptable).

5. **EFFECTIVE DATE:**

Upon receipt as from June 24, 2005.

6. **REMARK:**

For any questions concerning the technical content of the requirements in this EAD, please contact:

EUROCOPTER (STXI) – Aéroport de Marseille Provence, 13725 Marignane Cedex – France

Phone: +33 (0)4 42 85 97 97 – Fax: +33 (0)4 42 85 99 66

E-mail: Directive.technical-support@eurocopter.com

7. **APPROVAL:**

This EAD is approved under reference No. EASA.R.AD.01001 dated June 24, 2005.

SUPERSEDED