	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2006-020	Diffusion : A	Date d'émission : 1 février 2006	Page : 1/3
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-2004-161 et F-2005-118 annulées par leur Révision 1, UF-2006-020			
Responsable de la navigabilité du matériel : EUROCOPTER	Type(s) de matériel(s) : Hélicoptères AS 332 L2			
Certificat(s) de type n° 56 Fiche(s) de données n° 127				
Chapitre ATA : 53	Objet : Fuselage - Vérification du cadre 5295 et du revêtement extérieur au niveau de la fixation des rails du capot coulissant de la BTP et de l'attache de la ferrure de la barre de BTP			

1. APPLICABILITE :

Hélicoptères EUROCOPTER AS 332 L2, tous numéros de série.

2. RAISONS :

Cette consigne de navigabilité (CN) fait suite à la découverte d'un nouveau cas de crique sur le côté gauche du cadre 5295 lors de l'application de la CN F-2005-118 pour la surveillance de ce cadre et la vérification du couple de serrage des axes de fixation des ferrures d'attache des barres BTP.

Cette crique est similaire à un autre cas de crique du cadre 5295 qui fait l'objet d'autres mesures de surveillance par la CN F-2004-161.

Cette nouvelle CN remplace les CN F-2004-161 et F-2005-118, annulées par leur Révision 1, pour redéfinir globalement les mesures de surveillance sur les zones incriminées du cadre 5295 :

- à l'extérieur de l'hélicoptère, sur le revêtement et sur la bande à doigt au niveau de la fixation des rails du capot coulissant de la BTP,
- à l'intérieur de l'hélicoptère, sur le cadre 5295 et sur le revêtement au niveau :
 - ? de la fixation des ferrures d'attache des barres de BTP arrière,
 - ? de la fixation des rails du capot coulissant.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les actions ci-après sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente CN :

3.1. Appareils dont le cadre 5295 a 500 heures et plus de vol



3.1.1. Au plus tard à la prochaine visite après le dernier vol de la journée, puis à chaque visite après le dernier vol de la journée, vérifier visuellement l'absence de crique du revêtement extérieur et de la bande à doigt au niveau des zones d'attache des rails droit et gauche du capot coulissant de la BTP sur le cadre 5295 selon les directives décrites dans le § 2.B.1 du Téléx Alert (TA) EUROCOPTER AS332 L2 n° 05.00.63 R1 cité en référence.

Si présence de crique sur le revêtement extérieur au niveau d'une zone 2 suivant croquis donné dans le TA cité en référence, vérifier visuellement l'absence de crique sur la zone 2 correspondante du cadre 5295 suivant les directives décrites dans le § 2.B.2 du TA cité en référence.

a) Si absence de crique sur le cadre 5295 :

- Au plus tard dans les 50 heures de vol, effectuer une réparation du revêtement criqué suivant la Fiche de Réparation (FR) n° 332.53.73.05.
- Dans l'attente de l'application de la réparation, au plus tard à chaque visite après le dernier vol de la journée, vérifier l'absence de crique sur le cadre 5295 dans les zones 1 et 2 définies dans le TA cité en référence, suivant les directives du § 2.B.2 de ce TA.
- Lors de l'application de la réparation, s'assurer par ressuage de l'absence de crique sur la partie visible de la semelle supérieure du cadre 5295 et en cas de présence de crique, arrêter les vols.
- Après application de la réparation, continuer la surveillance décrite au § 2.B.1 du TA cité en référence à chaque visite après le dernier vol de la journée.

b) Si présence de crique sur le cadre 5295 :

Arrêter les vols.

3.1.2. Au plus tard dans les 50 heures de vol, puis à des échéances ne dépassant pas les 50 heures de vol, effectuer visuellement une recherche de crique dans les zones 1 et 2 définies dans le TA cité en référence, sur le cadre 5295 et sur le revêtement intérieur, suivant les directives décrites dans le § 2.B.2 du TA cité en référence.

a) Si absence de crique dans les deux zones du côté droit et dans les 2 zones du côté gauche du cadre 5295 et sur le revêtement intérieur :


Reprendre les vols.

b) Si présence de crique dans l'une des zones côté droit ou gauche du cadre 5295 :

Arrêter les vols.

c) Si présence de crique sur le revêtement intérieur et absence de crique sur le cadre 5295 :

- Au plus tard dans les 50 heures de vol, effectuer une réparation du revêtement criqué suivant la fiche de réparation (FR) n°332.53.73.05.
- Dans l'attente de l'application de la réparation, au plus tard à chaque visite après le dernier vol de la journée, vérifier l'absence de crique sur le cadre 5295 dans les zones 1 et 2 définies dans le TA cité en référence, suivant les directives du § 2.B.2 de ce TA.
- Lors de l'application de la réparation s'assurer par ressuage de l'absence de crique sur la partie visible de la semelle supérieure du cadre 5295 et en cas de présence de crique, arrêter les vols.
- Après application de la réparation, continuer la surveillance décrite au § 2.B.2 du TA cité en référence à des échéances ne dépassant pas les 50 heures de vol.

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2006-020	Diffusion : A	Date d'émission : 1 février 2006	Page : 3/3
--	---	-------------------------	--	----------------------

3.1.3. De plus, pour les appareils avant application de la MOD 0726478 :

Au plus tard dans les 75 heures de vol, appliquer une fois les directives décrites dans le § 2.B.3 du TA cité en référence.

3.2. Appareils dont le cadre 5295 a moins de 500 heures de vol

3.2.1. Au plus tard à la visite après le dernier vol de la journée qui suit l'échéance des 500 heures de vol du cadre 5295, puis à chaque visite après le dernier vol de la journée, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.1 du TA cité en référence.

3.2.2. Au plus tard à l'échéance des 550 heures de vol du cadre 5295, puis à des échéances ne dépassant pas les 50 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.2 du TA cité en référence.

3.2.3. De plus, pour les appareils avant application de la MOD 0726478 :

Au plus tard à l'échéance des 575 heures de vol du cadre 5295, appliquer une fois les directives décrites dans le § 2.B.3 du TA en référence.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Télex Alert EUROCOPTER AS 332 L2 n° 05.00.63 R1
(Toute révision ultérieure approuvée de ce TA est acceptable).

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception de la CN urgente émise le 16 janvier 2006.

6. REMARQUES :

Cette CN a fait l'objet d'une diffusion urgente le 16 janvier 2006.

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 CN est approuvée sous la référence EASA n° 2006-0012-E du 16 janvier 2006.