

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2001-580-085 R2</b>		Diffusion : <b>A</b>	Date d'émission : <b>8 décembre 2004</b>	Page : <b>1/2</b>
	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>	
<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>2001-580-085 R1</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° 84 Fiche(s) de données n° 157					
Chapitre ATA : <b>05, 67</b>		Objet : <b>Commandes de vol rotors - Servocommandes arrière - Freinage de l'embout</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Hélicoptères AS 350 B, BA, B1, B2, B3, BB et D, équipés de servocommande arrière, toutes références et tous types, non modifiée par l'application de la MOD 073139 ou du Bulletin Service EUROCOPTER AS 350 n° 67.00.22.

### 2. RAISONS :

Cette consigne de navigabilité (CN) fait suite à la découverte, au cours d'un vol de croisière, d'un cas de désaccouplement de l'embout à œil avec la tige de la servocommande arrière dû à un freinage incorrect.

Cette situation, non corrigée, conduirait à une perte progressive de la course de la commande en lacet et, en final, de l'assistance de la servocommande.

La Révision 1 avait pour but d'exclure les servocommandes arrière modifiées MOD 073139 du champ d'applicabilité de la CN.

La Révision 2 a pour but :

- la prise en compte de la Révision 1 de l'Alert Service Bulletin (ASB) AS 350 n° 05.00.37 cité en référence.

- la prise en compte de la MOD 073205 (décalage de la course utile de la servocommande arrière SAMM suite à l'augmentation de la plage de lacet) et l'ajout de précisions et de la figure 2 dans l'ASB en référence.

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

A compter de la date d'entrée en vigueur de l'édition originale de la présente CN, vérifier le freinage de l'accouplement de l'embout à œil avec la tige de servocommande suivant les directives décrites dans le § 2.A de l'Alert Service Bulletin (ASB) EUROCOPTER AS 350 n° 05.00.37 Révision 1 cité en référence, selon les modalités suivantes :

**3.1. Appareils ayant plus de 500 heures de vol :**

La vérification est à effectuer au plus tard dans les 50 heures de vol, puis toutes les 550 heures de vol.

**3.2. Appareils ayant moins de 500 heures de vol :**

La vérification est à effectuer au plus tard à 550 heures de vol, puis toutes les 550 heures de vol.

**3.3. Interprétation des résultats des vérifications et actions consécutives :**

- En cas d'absence de jeu et si la position de la rondelle frein est conforme, aucune action n'est nécessaire avant la reprise des vols.
- En cas de jeu et/ou si la rondelle frein se trouve dans une position non conforme, remettre le montage en conformité en appliquant les directives décrites dans le § 2.B de l'ASB cité en référence avant la reprise des vols.

**4. DOCUMENT DE REFERENCE :**

Alert Service Bulletin EUROCOPTER AS 350 n° 05.00.37 R1  
(Toute révision ultérieure approuvée de cet ASB est acceptable).

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

**Edition originale** : Dès réception à compter du 28 novembre 2001  
**Révision 1** : 22 juin 2002  
**Révision 2** : 18 décembre 2004.

**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° 2004-11502 du 29 novembre 2004.