 <b>Direction générale de l'aviation civile France</b>	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-106</b>	Diffusion : <b>A</b>	Date d'émission : <b>7 juillet 2004</b>	Page : <b>1/2</b>
	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC : <input checked="" type="checkbox"/> pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. <input type="checkbox"/> en tant qu'autorité du pays d'immatriculation des aéronefs concernés.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
<b>Edition du GSAC</b>	<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>F-2003-418, annulée par sa Révision 1</b>		
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>EUROCOPTER</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Hélicoptères EC 155</b>		
Certificat(s) de type n° <b>86</b> Fiche(s) de données n° <b>159</b>				
Chapitre ATA : <b>62</b>	Objet : <b>Rotor(s) - Liaison entre la pale principale et son saumon</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Hélicoptères EUROCOPTER EC 155 B et B1, tous numéros de série, équipés de pales principales référencées 365A11-0080-00.

### 2. RAISONS :

La découverte d'une crique sur le tenon de fixation du saumon de la pale principale a été à l'origine de la diffusion de la consigne de navigabilité (CN) F-2003-418 qui demandait la vérification de l'absence de crique dans la zone incriminée et la surveillance de la pale en utilisation.

La propagation de cette crique peut entraîner la perte du saumon et rendre l'hélicoptère incontrôlable.

La prise en compte des résultats des investigations complémentaires et des essais de fatigue conduits depuis amène à diffuser une nouvelle CN qui :


- reprend les exigences de la CN F-2003-418,
- introduit une réduction de la limite de vie initiale de la pale, ramenée de 20 000 à 10 000 heures (H) de vol,
- rend obligatoires les vérifications et les éventuelles actions correctives décrites dans le § 3, en fonction du numéro de série (SN) de chaque pale,
- fait référence à l'Alert Service Bulletin (ASB) n° 62A006 qui annule et remplace le Téléx Alert EUROCOPTER n° 05A004.

### 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 cette CN :

**3.1.** Les pales référencées au § 1 ci-dessus ont une durée de vie ramenée de 20 000 à 10 000 H de vol.

**3.2.** Pales dont le SN est inférieur ou égal à 808 :

	<p align="center"><b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-106</b></p>	<p>Diffusion : <b>A</b></p>	<p>Date d'émission : <b>7 juillet 2004</b></p>	<p>Page : <b>2/2</b></p>
--	--	---------------------------------	--	------------------------------

**3.2.1.** Au plus tard après le dernier vol de chaque journée sans dépasser 10 H de vol entre 2 inspections, vérifier l'alignement en battement de la liaison pale/saumon selon les directives décrites dans le § 2.B.4 de l'ASB en référence.

**3.2.2.** Au plus tard dans les trois mois, effectuer les vérifications et les éventuelles actions correctives conformément aux directives décrites dans le § 2.B. de l'ASB en référence.

**3.2.2.1.** Pales ayant un positionnement de la cale de remplissage du tenon non conforme :

**A.** - vérifier l'alignement en battement de la liaison pale/saumon suivant les directives décrites dans le § 2.B.4 de l'ASB en référence, au plus tard après le dernier vol de chaque journée sans dépasser 10 H de vol entre 2 inspections,

- appliquer les directives décrites dans les § 2.B.1 et 2.B.5 de l'ASB en référence et répéter cette vérification à des échéances ne dépassant pas 660 H de vol.

**B.** - Au plus tard le 30 septembre 2004, ces pales seront à retirer du service.

**3.2.2.2.** Pales ayant un positionnement de la cale de remplissage du tenon conforme :

au plus tard à 660 H de vol, puis à des échéances ne dépassant pas 660 H de vol, vérifier l'état de la zone de bord d'attaque du tenon selon les directives décrites dans les § 2.B.1 et 2.B.5 de l'ASB en référence.

**3.3.** Pales dont le SN est supérieur ou égal à 809 :

- vérifier l'état de la zone du bord d'attaque du tenon suivant les directives décrites dans les § 2.B.1 et 2.B.5 de l'ASB en référence :

**3.3.1.** Au plus tard à 660 H de vol, puis à des échéances ne dépassant pas 660 H de vol, pour les pales qui ont moins de 660 H de vol à la DEV de la présente CN.

**3.3.2.** Au plus tard dans les 100 H de vol, puis à des échéances ne dépassant pas 660 H de vol, pour les pales qui ont plus de 660 H de vol à la DEV de la présente CN.

**3.4.** Avant montage sur appareil de pales référencées au § 1 ci-dessus dont le SN est inférieur ou égal à 808 et détenues en rechanges, appliquer les directives décrites dans le § 2.B de l'ASB en référence.

**4. DOCUMENT DE REFERENCE :**

Alert Service Bulletin EUROCOPTER EC 155 n° 62A006.

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

17 juillet 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 CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-7031 du 29 juin 2004.