	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2004-036	Diffusion : A	Date d'émission : 17 mars 2004	Page : 1/3
Direction générale de l'aviation civile France **Edition du GSAC**	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC : [X] pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. [ ] en tant qu'autorité du pays d'immatriculation des aéronefs concernés.		*Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais.* *Le texte français constitue la référence.*	
	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) : **Néant**
Responsable de la navigabilité du matériel : **EUROCOPTER**	Type(s) de matériel(s) : **Hélicoptères AS 355**
Certificat(s) de type n° **168** Fiche(s) de données n° **168**	
Chapitre ATA : **53**	Objet : **Fuselage - Cadre de jonction structure arrière**

1. APPLICABILITE :

Hélicoptères AS 355 E, F, F1, F2 et N

- avant application de la MOD 073215 ou
- non équipés des quatre cornières de renfort référencées 350A08.2493.20/.21/.22/.23, suite à la réparation effectuée selon CT 53.10.22.772 du MRM.

2. RAISONS :

Cette consigne de navigabilité (CN) fait suite à la découverte de quelques cas de criques du cadre de jonction structure arrière/poutre de queue.

Dans ces conditions et sous un effort important de poussée du rotor arrière, les marges de résistance de cette liaison peuvent être insuffisantes.

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 CN :

3.1. Appareil non équipé des deux cornières de renfort sur le côté droit du cadre arrière selon la réparation décrite dans la CT 53.10.22.772 du MRM :

3.1.1. Appareil ayant moins de 2600 heures de vol :

- au plus tard à 2700 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.1.A de l'Alert Service Bulletin (ASB) EUROCOPTER AS 355 n° 05.00.42 cité en référence puis,

- à des intervalles ne dépassant pas 550 heures de vol, contrôler le côté droit du cadre arrière selon les directives décrites dans le § 2.B.1.B de l'ASB cité en référence.

3.1.2. Appareil ayant plus de 2600 heures de vol :

- au plus tard dans les 100 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.1.A de l'ASB en référence puis,

- à des intervalles ne dépassant pas 550 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.1.B de l'ASB en référence.

3.1.3. Suite aux inspections effectuées au titre des § 3.1.1. ou 3.1.2. ci-dessus :

- si absence de crique sur le cadre arrière, à des intervalles ne dépassant pas 550 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.1.B de l'ASB en référence.

3.1.4. Suite aux inspections effectuées au titre des § 3.1.1., 3.1.2. ou 3.1.3. ci-dessus :

a) Si présence de crique sur le cadre arrière, de longueur inférieure ou égale à 30 mm, à des intervalles ne dépassant pas 110 heures de vol, appliquer les directives du § 2.B.1.B de l'ASB en référence.

b) Dans tous les cas, y compris suite aux inspections effectuées au titre du a) ci-dessus, si présence de crique sur le cadre arrière, de longueur supérieure à 30 mm, appliquer la réparation selon la CT 53.10.22.772 du MRM au plus tard :

- dans les 110 heures de vol si en cas de criques multiples toutes les criques sont inférieures ou égales à 50 mm,
- avant la reprise des vols si une crique au moins est supérieure à 50 mm.

3.2. Appareil équipé des deux cornières de renfort sur le côté droit du cadre arrière selon la réparation décrite dans la CT 53.10.22.772 du MRM :

3.2.1. Appareil ayant moins de 2600 heures de vol :

- au plus tard à 2700 heures de vol, puis à des intervalles ne dépassant pas 550 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB en référence.

3.2.2. Appareil ayant plus de 2600 heures de vol :

- au plus tard dans les 100 heures de vol puis à des intervalles ne dépassant pas 550 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB en référence.

3.2.3. Suite aux inspections effectuées au titre des § 3.2.1. ou 3.2.2. ci-dessus :

- Si absence de crique sur les cornières de renfort :

. à des intervalles ne dépassant pas 550 heures de vol, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB en référence.

- Si présence de crique sur les cornières de renfort :

. avant la reprise des vols, remplacer le cadre suivant les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB en référence.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Alert Service Bulletin EUROCOPTER AS 355 n° 05.00.42 édition originale (si déjà appliquée) ou R1
(Toute révision ultérieure approuvée de cet ASB est acceptable).

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

27 mars 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° 2004-2108 du 09 mars 2004.