

 Direction générale de l'aviation civile France	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2001-133 R3		Diffusion : A	Date d'émission : 7 juillet 2004	Page : 1/2
	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>	
Edition du GSAC	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) : 2001-133 Révision 2			
Responsable de la navigabilité du matériel : APEX AIRCRAFT		Type(s) de matériel(s) : Avions CAP 231 EX, CAP 232			
Certificat(s) de type n° 69 Fiche(s) de données n° 138					
Chapitre ATA : 27	Objet : Commandes de vol - Limite de vie de l'axe de conjugaison de tab				

1. APPLICABILITE :

La présente consigne de navigabilité (CN) concerne tous les avions CAP 231 EX, du numéro de série 02 à 06 inclus, et CAP 232 tous numéros de série.

2. RAISONS :

Il existe un risque de rupture de l'axe de conjugaison traversant la paroi du fuselage.

La consigne de navigabilité initiale du 04/04/2001 avait été établie suite à un problème en service et limitait la durée de vie de l'axe de conjugaison de tab initial (référence 2734-9220401) à 200 heures de vol.

La Révision 1 de cette CN du 03/04/2002 imposait un changement de cet axe par un nouvel axe (référence 2734-9220401A). Ce nouvel axe avait une limite de vie de 1 000 heures de vol. Malgré cette modification, un cas de rupture s'était également produit.

La Révision 2 de cette CN du 24/12/2002 imposait des inspections répétitives du nouvel axe, dans l'attente d'une solution du détenteur de certificat de type.

APEX AIRCRAFT a donc développé une conception totalement différente de l'axe de conjugaison de tab.

La présente Révision 3 impose l'installation de ce nouvel axe (référence 2734-0212007). Cet axe a une limite de vie de 1 000 heures de vol. En outre, dans l'attente de résultats d'essais complémentaires, une inspection de ces nouveaux axes est demandée toutes les 100 heures.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

3.1. Lors de la prochaine opération de maintenance programmée, remplacer l'axe précédent par le nouvel axe de tab référencé 2734-0212007, conformément au § 2 des instructions techniques du Bulletin Service cité en référence.



3.2. Inspecter cet axe toutes les 100 heures de vol, conformément au § 3 des instructions techniques du Bulletin Service cité en référence. Une tolérance de 10 heures est acceptée pour faire coïncider l'inspection avec une visite d'entretien programmée.

Mentionner l'application de la présente CN dans le livret d'aéronef.

4. DOCUMENT DE REFERENCE :

Bulletin Service APEX AIRCRAFT n° 980901 Révision 4 datée juin 2004.

5. DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

Edition originale : 14 avril 2001
Révision 1 : 13 avril 2002
Révision 2 : 04 janvier 2003
Révision 3 : 17 juillet 2004

6. REMARQUE :

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

APEX AIRCRAFT fax : +33 (0)3 80 35 65 15
E-Mail : airworthiness@apex-aircraft.com

7. APPROBATION :

Cette Révision de CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-7035 du 29 juin 2004.