

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-140	Diffusion : B	Date d'émission : 17 août 2005	Page : 1/2
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) : UF-2005-140		
Responsable de la navigabilité du matériel : DASSAULT AVIATION		Type(s) de matériel(s) : Avions FALCON 2000 EX		
Certificat(s) de type n° EASA.A.008 Fiche(s) de données n° EASA.A.008				
Chapitre ATA : 32	Objet : Atterrisseurs - Anomalies de fonctionnement du système de freinage - Modification			

1. APPLICABILITE :

Avions FALCON 2000 EX avec M1691 (Avions EASy) qui n'ont pas reçu l'application du Bulletin Service SB-F2000EX-80 (ou la modification M2675).

2. RAISONS :

Deux types d'événements ont été observés en service :

La perte temporaire de l'efficacité du freinage à l'atterrissage, qui a pu être récupéré après le relâchement complet des freins et ré application de la force sur les pédales du palonnier.

L'affichage très tôt après le décollage d'un message CAS rouge "BOTH BRAKE SYSTEM" associé aux messages CAS "BRAKE COMPT#1 FAULT CODE" et "BRAKE COMPT#2 FAULT CODE".

Les types d'événements sont liés à une mauvaise communication de l'information d'accélération entre l'IRS et le BSCU, Unité de Contrôle du Système de Freinage résultant en une évaluation erronée de la vitesse de référence dans le BSCU et entraînant une réaction inappropriée de l'anti-patinage.

La perte de l'efficacité du freinage peut compromettre les performances certifiées du décollage et de l'atterrissage.

Le but de cette consigne de navigabilité (CN) est d'ajouter des pénalités sur les longueurs de piste au décollage et à l'atterrissage de l'AFM des appareils concernés jusqu'à ce qu'une modification du câblage soit appliquée pour relier directement l'IRS au BSCU.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

1. Avant le prochain vol, (à compter du 26 juillet 2005, date de la CN UF-2005-140) :

Insérer la révision temporaire TC17 dans la Section Performance de l'AFM (Insérer une copie de cette CN dans la Section Performance de l'AFM est acceptable).

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-140	Diffusion : B	Date d'émission : 17 août 2005	Page : 2/2
--	---	-------------------------	--	----------------------

En face de la page 5-150-2: **Take off Field length limits**

Field length determined from balanced field length charts has to be increased by 27%. Conversely, the field length limited take-off weight is reached when the field length determined from the charts is equal to the field length available multiplied by 0.78.

Maximum take-off weight on wet runway must never be higher than maximum take-off weight on the same runway in dry conditions. Then, in case of take-off weight limited by balanced field length on wet runway, this weight has to be compared to the maximum take-off weight on dry runway.

En face de la page 5-150-3: **Landing Field length limit**

Landing distance or landing field length as determined from the chart has to be increased by 25%. Conversely, the field length limited landing weight is reached when the field length or the landing distance, as required by operating regulations is equal to the runway length actually available multiplied by 0.80.

The landing weight normally anticipated at the destination or alternate airport must not be greater than the maximum landing weight.

2. Avant le 31 décembre 2006 :

Appliquer le Bulletin Service SB-F2000EX-80, puis annuler la révision temporaire TC17 de l'AFM.
L'application du SB-F2000EX-80 constitue l'action terminale de cette CN qui permet d'annuler les pénalités sur les longueurs de piste au décollage et à l'atterrissage du paragraphe 1.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

SB-F2000EX-80
AFM F2000EX TC17
(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception de la CN urgente, à compter du 26 juillet 2005.

6. REMARQUES :

Cette CN a fait l'objet d'une diffusion urgente le 26 juillet 2005.

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

DASSAULT Customer Service Manager/Field Service Representative.

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2005-6110 du 26 juillet 2005.