


| | | | | |
|--|--|-------------------------|---|----------------------|
|  | CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-182 | Diffusion : A | Date d'émission : 9 novembre 2005 | Page : 1/4 |
| 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) : F-2004-181, F-2004-194 annulées par leur Révision 1 | | | |
| Responsable de la navigabilité du matériel : EUROCOPTER | Type(s) de matériel(s) : Hélicoptères AS 365 N, SA 366, SA 365 C, SA 360 | | | |
| Certificat(s) de type n° 86, 80 Fiche(s) de données n° 159, 153 | | | | |
| Chapitre ATA : 05, 63 | Objet : Entraînement rotor - Vérification du porte-satellites de boîte de transmission principale (BTP) | | | |

1. APPLICABILITE :

Hélicoptères EUROCOPTER

- SA 365 N, N1
- AS 365 N2, N3
- SA 366 G1.
- SA 365 C, C1, C2 et C3
- SA 360 C

Tous numéros de série équipés de BTP toutes références.

Nota : Cette consigne de navigabilité (CN) s'adresse au personnel de maintenance ainsi qu'aux équipages.

2. RAISONS :

Cette CN fait suite à la découverte de deux cas de crique sur le voile d'un porte-satellites de BTP. Ces criques ont été découvertes à la suite de la dépose de deux BTP pour détection de limailles au bouchon magnétique.

Puis, un cas de crique a été découvert sur le porte-satellites d'un EC155.

Cette dernière crique a été découverte lors du contrôle endoscopique d'une BTP sans que des particules aient été détectées au bouchon magnétique.

La rupture du voile du porte-satellites peut conduire au blocage de la BTP.

Cette nouvelle CN :

- reprend les exigences des CN F-2004-181 et F-2004-194, annulées par leur Révision 1,
- introduit les Alert Service Bulletin (ASB) EUROCOPTER AS 365 N n° 05.00.48, SA 366 n° 05.33, SA 360/365 C n° 05.26 cités en référence qui annulent et remplacent respectivement les Téléx Alert (TA) AS 365 n° 05.00.47 et n° 05.00.48, SA 366 n° 05.32 et n° 05.33, SA 360/365 C n° 05.24 et 05.26 sans en modifier l'application, ni les consignes d'exécution.

**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. BTP ayant moins de 50 heures de fonctionnement depuis neuf ou révision générale (RG) et équipées d'un porte-satellites ayant moins de 250 heures de fonctionnement :**3.1.1. Hélicoptère équipé d'un bouchon magnétique de BTP à signalisation électrique :**

- Au plus tard lors de la visite après le dernier vol de la journée qui suit l'échéance des 50 heures de fonctionnement de la BTP, puis :

- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée sans dépasser 10 heures de vol et
- avant la reprise des vols, en cas d'allumage du voyant limailles,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB cité en référence correspondant à la version appareil.

3.1.2. Hélicoptère non équipé d'un bouchon magnétique à signalisation électrique.

- Au plus tard lors de la visite après le dernier vol de la journée qui suit l'échéance des 50 heures de fonctionnement de la BTP puis,

- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée sans dépasser 10 heures de vol,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB cité en référence correspondant à la version appareil.

3.1.3. Au plus tard à l'échéance des 265 heures de fonctionnement du porte-satellites, puis à des échéances ne dépassant pas les 50 heures de vol, effectuer un contrôle endoscopique pour la recherche de crique sur le porte-satellites, selon les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB cité en référence correspondant à la version appareil.**3.2. BTP ayant moins 50 heures de fonctionnement depuis neuf ou RG et équipées d'un porte-satellites ayant plus de 250 heures de fonctionnement :****3.2.1. Hélicoptère équipé d'un bouchon magnétique de BTP à signalisation électrique.**

Au plus tard lors de la visite après le dernier vol de la journée qui suit l'échéance des 50 heures de fonctionnement de la BTP puis,

- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée sans dépasser 10 heures de vol et,
- avant la reprise des vols, en cas d'allumage du voyant limailles,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB cité en référence correspondant à la version appareil.

3.2.2. Hélicoptère non équipé d'un bouchon magnétique de BTP à signalisation électrique :

- Au plus tard lors de la visite après le dernier vol de la journée qui suit l'échéance des 50 heures de fonctionnement de la BTP puis,

- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée sans dépasser 10 heures de vol,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB en référence correspondant à la version appareil.

3.2.3. Au plus tard dans les 15 heures de vol à compter du 17 décembre 2004, puis à des échéances ne dépassant pas les 50 heures de vol, effectuer un contrôle endoscopique pour la recherche de crique sur le porte-satellites, selon les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB en référence correspondant à la version appareil.



3.3. BTP ayant 50 heures de fonctionnement et plus depuis neuf ou RG et équipées d'un porte-satellites ayant moins de 250 heures de fonctionnement :

3.3.1. Hélicoptère équipé d'un bouchon magnétique de BTP à signalisation électrique :

A compter du 12 novembre 2004 :

- Au plus tard lors de la visite après le dernier vol puis,

- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée, sans dépasser 10 heures de vol et,
- avant la reprise des vols, en cas d'allumage du voyant limailles,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB cité en référence correspondant à la version appareil.

3.3.2. Hélicoptère non équipé d'un bouchon magnétique de BTP à signalisation électrique :

A compter du 12 novembre 2004 :

- Au plus tard lors de la visite après le dernier vol de la journée puis,
- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée, sans dépasser 10 heures de vol,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB en référence correspondant à la version appareil.

3.3.3. Au plus tard à l'échéance des 265 heures de vol du porte-satellites, puis à des échéances ne dépassant pas les 50 heures de vol, effectuer un contrôle endoscopique pour la recherche de crique sur le porte-satellites, selon les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB en référence correspondant à la version appareil.

3.4. BTP ayant 50 heures de fonctionnement et plus depuis neuf ou RG et équipées d'un porte-satellites ayant plus de 250 heures de fonctionnement :

3.4.1. Hélicoptère équipé d'un bouchon magnétique de BTP à signalisation électrique :

A compter du 12 novembre 2004 :

- Au plus tard lors de la visite après le dernier vol de la journée puis,

- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée sans dépasser 10 heures de vol et,
- avant la reprise des vols, en cas d'allumage du voyant limailles,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB cité en référence correspondant à la version appareil.

3.4.2. Hélicoptère non équipé d'un bouchon magnétique de BTP à signalisation électrique :

A compter du 12 novembre 2004 :

Au plus tard lors de la visite après le dernier vol de la journée puis,

- lors de chaque visite après le dernier vol de la journée sans dépasser 10 heures de vol,

vérifier le bouchon magnétique selon les directives décrites dans le § 2.B.1 de l'ASB en référence correspondant à la version appareil.

3.4.3. Au plus tard dans les 15 heures de vol à compter du 17 décembre 2004, puis à des échéances ne dépassant pas les 50 heures de vol, effectuer un contrôle endoscopique pour la recherche de crique sur le porte-satellites, selon les directives décrites dans le § 2.B.2 de l'ASB en référence correspondant à la version appareil.



3.5. Avant montage sur appareil d'une BTP détenue en recharge, usagée et équipée d'un porte-satellites ayant plus de 215 heures de fonctionnement, appliquer les directives décrites dans le § 2.B.3 de l'ASB en référence correspondant à la version appareil.

4. **DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Alert Service Bulletin EUROCOPTER AS 365 N n° 05.00.48
Alert Service Bulletin EUROCOPTER SA 366 n° 05.33
Alert Service Bulletin EUROCOPTER SA 360 et SA 365 C n° 05.26.
(Toute révision ultérieure approuvée de ces ASB est acceptable).

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

19 novembre 2005.

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 EASA n° 2005-6391 du 02 novembre 2005.

SUPERSEDED