	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-018</b>		Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>2 février 2005</b>	Page : <b>1/2</b>
	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>	
<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-2004-126 annulée par sa Révision 1</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>DASSAULT AVIATION</b>		Type(s) de matériel(s) : <b>Avions FALCON 2000</b>			
Certificat(s) de type n° <b>A.008</b> Fiche(s) de données n° <b>A.008</b>					
Chapitre ATA : <b>54</b>	Objet : <b>Nacelles/Mâts - Axes "failsafe" moteurs suspectés manquants</b>				

## 1. APPLICABILITE :

Avions FALCON 2000 de numéro de série inférieur ou égal à 212, à l'exception du 208 et de ceux ayant déjà reçu l'application du Bulletin Service (BS) F2000-301 ou de la CN F-2004-126 à l'édition originale du FALCON 2000.

## 2. RAISONS :


L'axe interne d'un axe double "failsafe" de ferrure moteur, assurant une liaison entre l'arrière du moteur et le fuselage, a été trouvé manquant sur un avion en service. L'enquête menée a permis de limiter les avions suspectés aux avions mentionnés au § 1. Un manque de clarté dans les procédures de production est suspecté d'être à l'origine de cet événement. Ce type d'événement n'est pas susceptible de se reproduire en service si les instructions de l'AMM sont respectées.

Cet axe, faisant partie du système "failsafe" de l'attache arrière du moteur, ne peut pas rester manquant sans menacer à terme l'intégrité de cette attache et donc la sécurité de l'avion.

La consigne de navigabilité (CN) F-2004-126 a été diffusée pour imposer la vérification de la présence de l'axe interne au travers de l'application de la MP 54-003 et le remplacement de l'axe failsafe complet si l'axe interne est trouvé manquant.

Cette nouvelle CN qui remplace la CN F-2004-126 annulée :

- reprend les exigences de vérification de la présence de l'axe interne de la CN F-2004-126 en rendant obligatoire l'application du BS F2000-301,
- introduit une période de grâce de deux mois pour les avions ayant plus de 3 750 atterrissages,
- définit la MP 54-003 comme un autre moyen de satisfaire aux exigences du paragraphe 3.1. de cette CN.

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2005-018</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>2 février 2005</b>	Page : <b>2/2</b>
--	---	-------------------------	--	----------------------

### **3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :**

Sauf si déjà accomplies, les actions suivantes sont rendues obligatoires à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente CN :

**3.1.** Avant 3 750 atterrissages depuis neuf ou, au plus tard dans les 2 mois pour les avions ayant plus de 3 750 atterrissages, appliquer le BS F2000-301.

**3.2.** Changer l'axe "failsafe" complet si l'axe interne est trouvé manquant.

**3.3.** Informer DASSAULT AVIATION (cf. § 6) du résultat des vérifications.

**Nota :** L'application de la MP 54-003 est un moyen satisfaisant de répondre aux exigences du paragraphe 3.1. de cette CN.

### **4. DOCUMENTS DE REFERENCE :**

Bulletin Service F2000-301, édition originale  
Manuel de Maintenance FALCON 2000 - Procédure de Maintenance 54-003, Révision 12/2002  
(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

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

12 février 2005.

### **6. REMARQUE :**

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° 2005-876 du 25 janvier 2005.