

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-025		Diffusion : B	Date d'émission : 16 février 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.		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) : F-2005-012 annulée par sa Révision 1, UF-2005-025			
Responsable de la navigabilité du matériel : DASSAULT AVIATION		Type(s) de matériel(s) : Avions FALCON 2000 EX			
Certificat(s) de type n° A.008 Fiche(s) de données n° A.008					
Chapitre ATA : 31	Objet : Systèmes de signalisation et d'enregistrement - Synchronisation des NIC (Honeywell EPIC Network Interface Controllers)				

1. APPLICABILITE :

Avions FALCON 2000 EX avec M1691 (modification EASy) qui n'ont pas reçu l'application du Bulletin Service SB -F2000EX-59 (ou la modification M2670).

2. RAISONS :

Cette consigne de navigabilité (CN) a pour but de prévenir des conséquences d'un mode de panne des contrôleurs des bus ASCB qui provoque, en particulier, la perte de toutes les informations sur les 4 écrans, de toutes les communications radio (à l'exception de la fréquence d'urgence VHF et de la dernière fréquence utilisée) et de tous les moyens de navigation, la perte du pilote automatique, de l'auto manette et des alarmes orales, et le passage en mode dégradé du système de freinage. De telles pannes réduisent la perception pilotes de la situation opérationnelle de l'avion, augmentent la charge de travail et réduisent leurs capacités à maintenir la sécurité du vol et de l'atterrissage de l'avion.

Cette CN a pour but de rendre obligatoires des limitations opérationnelles et des procédures de gestion de la panne, dans l'attente de l'application du SB qui corrige le défaut logiciel (listé dans le paragraphe 1 "Applicabilité"). De plus, la mise en service de l'avion avec certains équipements inopérants n'est plus autorisée (TC-1 MMEL).

Cette CN remplace pour les avions FALCON 2000EX la CN F-2005-012 du 12 janvier 2005 qui est annulée.

Cette CN actualise les limitations opérationnelles et précise les dégradations de performance associées au fonctionnement en mode dégradé du système de freinage (à la dernière page de la Révision Temporaire TC-12 de l'AFM) :

Field length determined from balanced field length charts has to be increased by 25%.

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 0.80.

The associated AFM page is included in the new FALCON 2000EX - TC12.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les actions suivantes sont rendues obligatoires à compter de la date d'entrée en vigueur de cette CN:

	<p align="center">CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2005-025</p>	<p>Diffusion : B</p>	<p>Date d'émission : 16 février 2005</p>	<p>Page : 2/2</p>
---	--	---------------------------------	---	------------------------------

1. Dans les 24 heures, Insérer les limitations opérationnelles suivantes dans le Manuel de Vol (Insérer une copie de cette CN dans la Section Limitations de l'AFM est acceptable).

I - Take Off:

Operations are limited to non LVTO procedures (LVTO: low visibility take-off with RVR lower than 400 meters) and from airfields where the normal or contingency take off path can be followed in a declared MAY DAY situation, keeping wings level, up to the obstacle clearance altitude when IMC prevails.

II - Landing:

Operations are limited either:

- a- *to the minima corresponding to the published available procedure and in any case not below CAT 1 minima, on airfields where the published go-around flight path can be followed in a declared MAY DAY situation, keeping wings level up to the obstacle clearance altitude when IMC prevails, or*
 - b- *to circling minima on airfields where the published go-around flight path cannot be followed, in a declared MAY DAY situation, keeping wings level up to the obstacle clearance altitude when IMC prevails.*
2. Dans les 24 heures,
 - retirer de l'AFM la révision temporaire F2000EX-TC10
 - insérer dans l'AFM la Révision Temporaire F2000EX-TC12
 - description et gestion de panne : ceci doit être inséré dans la section 3
 - (dernière page) dégradation de performance : ceci doit être inséré dans la section 5
 - insérer dans la MMEL la Révision Temporaire F2000EX-TC1 ou vérifier qu'il a déjà été inséré.
 3. Avant le 15 février 2005 :
Appliquer le Bulletin Service d'inspection SB-F2000EX-58. Si un défaut est détecté lors de l'application de la procédure, contacter DASSAULT AVIATION (voir paragraphe 6.) Un vol de convoyage est autorisé pour regagner une base où l'opération de réparation peut être effectuée.
 4. Avant le 15 avril 2005 :
Appliquer le SB-F2000EX-59 (modification M2670)
L'application du SB-F2000EX-59 constitue l'action terminale de cette CN qui permet d'annuler les limitations opérationnelles du paragraphe 1. et les Révisions Temporaires de l'AFM et de la MMEL contenues dans le paragraphe 2.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

SB-F2000EX-58 et SB-F2000EX-59
(Toute révision ultérieure approuvée de ces SB est acceptable).
MMEL TC-1.
AFM F2000EX -TC12.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception de la CN urgente à compter du 27 janvier 2005.

6. REMARQUES :

Cette CN a fait l'objet d'une diffusion urgente le 27 janvier 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° 2005-996 du 27 janvier 2005.