



CONSIGNE DE NAVIGABILITE ULM

définie par la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

prise en application de l'article 13 de l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés

Les actions requises ci-dessous sont impératives. La non-application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'incapacité au vol de l'aéronef concerné.

CN 2022-ULM-001

ULM autogires équipés de rotors en duralumin fabriqués par Aviation Artur Trendak ou Celier Aviation - Limite de vie et inspections

1. MATÉRIELS CONCERNÉS

La présente consigne de navigabilité (CN) s'applique à tous les ULM de classe 4 (autogires) équipés de rotors en duralumin fabriqués par Aviation Artur Trendak ou Celier Aviation.

2. MOTIVATIONS

A la suite de l'accident d'un autogire ZEN 1 le 19 novembre 2019 en Pologne, l'enquête réalisée par la Commission d'État pour les enquêtes sur les accidents d'aéronefs polonaise a conclu que la cause de l'accident était la séparation en vol d'une des pales de l'autogire à la suite d'une rupture en fatigue.

La présente consigne de navigabilité impose des inspections périodiques et une limite de vie de 1000 h sur les pales du rotor.

Elle reprend les mesures de la Consigne de navigabilité polonaise No SP-0001-2022-A du 28 mars 2022.

3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION

A compter de l'entrée en vigueur de la présente Consigne de navigabilité les mesures suivantes sont rendues obligatoires :

3.1. La durée de vie de toutes les pales en duralumin est limitée à 1 000 heures de vol depuis leur fabrication.

3.2. Inspecter les pales du rotor avant le prochain vol* puis toutes les 100 heures de vol ou tous les 12 mois, à la première des deux échéances, conformément à la procédure décrite dans le bulletin de service référencé au § 4 ci-dessous.

* sauf si déjà accompli il y a moins de 100h et moins d'un an à la date d'entrée en vigueur de la présente consigne

Lors de l'inspection de l'emplanture de la pale (après un lavage approfondi et à l'aide d'une loupe x5 ou x10), une attention particulière doit être portée à tous les types de dommages, en particulier des criques.

Si aucun dommage n'a pu être identifié visuellement, effectuer en complément le contrôle par ressuage conformément au § 6 du bulletin de service précité.

Toutes les pales présentant des dommages identifiés ou suspectés doivent être retirées du service pour être évaluées. Leur remise en service nécessite un accord préalable du constructeur.

3.3 Remplacer les écrous autobloquants des boulons de fixation des pales du rotor chaque fois qu'ils sont desserrés ou déposés.

Note : Tous les écrous autobloquants utilisés sont des écrous jetables.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Consigne de navigabilité polonaise No [SP-0001-2022-A](#) du 28 mars 2022

Bulletin de Service No. [01-20](#) du 25/11/2019 émis par Aviation Artur Trendak

Rapport d'enquête de la Commission d'État pour les enquêtes sur les accidents d'aéronefs polonaise : www.pkbwl.gov.pl/images/raporty/2019_5260_FR_ENG%20_annex.pdf

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

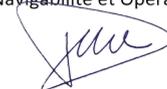
Date de publication et d'entrée en vigueur de la présente consigne de navigabilité : 03/05/2022

6. CONTACTS :

Pour les questions concernant les exigences de cette consigne de navigabilité, contacter : ulm@aviation-civile.gouv.fr.

7. APPROBATION :

Cette CN est approuvée par la DGAC.

Rédacteur	Benoît PINON	Approbateur	François-Xavier DULAC
Date	03/05/2022	Date	03/05/2022
Signature	 Le chef du pôle Navigabilité Benoît PINON	Signature	 Le directeur technique Navigabilité et Opérations François-Xavier DULAC