

CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

définie par le Secrétariat Général à l'Aviation Civile

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. Le non respect des consignes de navigabilité entraîne la suspension de la validité du Certificat de Navigabilité (voir arrêté sur les conditions de navigabilité des aéronefs civils).

AVIONS WASSMER WA 40 - 40A - 40B - 41

Tous numéros de série

OBJET : FERRURES D'ATTACHE DU LONGERON PRINCIPAL DES VOILURES (FERRURES SUPERIEURE ET INFERIEURE).

Plusieurs cas de criques ayant été observés, un examen des ferrures a été prescrit par C.N. n° 74-47 du 30.4.74 - (Les opérations rappelées ci-dessous en 1, 2 et 3 pour mémoire doivent avoir été exécutées depuis le 7 juin 1974).

- 1/ Déposer les carénages d'emplanture (G & D)
- 2/ Décaper et nettoyer les ferrures principales (supérieure et inférieure)
- 3/ Examiner les ferrures et les équerres latérales (cordon de soudure, zone de pliage)
 - à la loupe (grossissement 6 minimum)
 - par ressuage (Ardrox ou équivalent)

4/ Selon le résultat de cet examen, exécuter les opérations définies à l'un ou l'autre des 3 paragraphes suivants :

4.1/ Avion dont les ferrures sont saines

- refaire la protection des ferrures
- appliquer la modification WA 40 n° 75 dans les 3 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente C.N.
- renouveler les examens définis en 1 - 2 - 3.

4.2/ Avion dont les ferrures ont des criques inférieures aux minima suivants :

3 mm dans les équerres, aux positions 4 et 5 du croquis
15 mm longitudinalement dans les cordons de soudures à la position 1

- suspendre immédiatement les vols
- la réparation peut se faire au chalumeau avec métal d'apport A.50 après avoir arrêté la crique en bout par un petit trou, afin d'éviter sa propagation au cours de la soudure.
- ne pas souder à l'argon ce qui risquerait de tremper le métal localement et permettre l'apparition de nouvelles criques dès les premiers vols.

../..

Date : 10.7.74

Matériel : AVIONS WASSMER WA 40 - 40A -
40B - 41

Référence : 74-86

- le soudeur doit être possesseur d'une licence validée

Les criques en bout de ferrure, position 3, n'étant pas des criques de fatigue, peuvent être reprises au chalumeau.

- effectuer la modification WA 40 n° 75
- toutes les 100 h de vol, examen des ferrures selon la méthode exposée en 1 - 2 - 3.

4.3/ Avion dont les ferrures ont une ou plusieurs criques supérieures aux minima définis en 4.2/, ou des criques différentes

- interdiction de vol et montage éventuel de ferrures de série
- remise en vol selon la procédure définie en 4.1/

5/ Tout examen, positif ou négatif, doit être noté au livret avion et signalé au Constructeur, au Bureau Veritas (district responsable des visites + district de Lyon).

6/ Les ferrures susceptibles d'être réparées doivent être expédiées au constructeur : la Société WASSMER à Issoire. Le district de Lyon, chargé de la décision de réparation et de la surveillance de celle-ci, doit être prévenu de cette expédition.

7/ Sur avis du district local du Bureau Veritas, l'avion peut être autorisé à faire un voyage en vol, pilote seul à bord, jusqu'à l'aérodrome d'Issoire.

8/ Entrée en vigueur de la présente consigne : immédiatement, dès sa parution.

9/ Cette consigne annule et remplace la Consigne de Navigabilité 74-47.

