

CAISSON TRAIN ATERRISSAGE PRINCIPAL (J-1000-33)

Classement	<input type="checkbox"/> Optionnel	<input checked="" type="checkbox"/> Recommandé	<input type="checkbox"/> Obligatoire
-------------------	------------------------------------	---	--------------------------------------

Avertissement	Dans le cadre du suivi navigabilité de l'ULM Sensation, ce bulletin de service a été élaboré pour informer les propriétaires de Sensation d'un point de vigilance affectant la sécurité des vols. Le non-respect de ces recommandations peut entraîner de graves conséquences pour l'équipage de l'ULM.
----------------------	--

Destinataires	Exploitants ULM SENSATION
----------------------	---------------------------

Applicabilité	Tous N° de série Sensation sauf 11, 15 et 20
----------------------	--

Délai d'application	Inspection initiale : avant le prochain vol Changement du caisson ou des rivets : en cas de défaillance Inspection récurrente : voir manuel de vol / entretien
----------------------------	--

Description	
--------------------	--

Présentation du caisson de train d'atterrissage principal

Le caisson de train d'atterrissage principal, aussi appelé « Cadre 3 », est un ensemble constitué de tôles en aluminium rivetées :

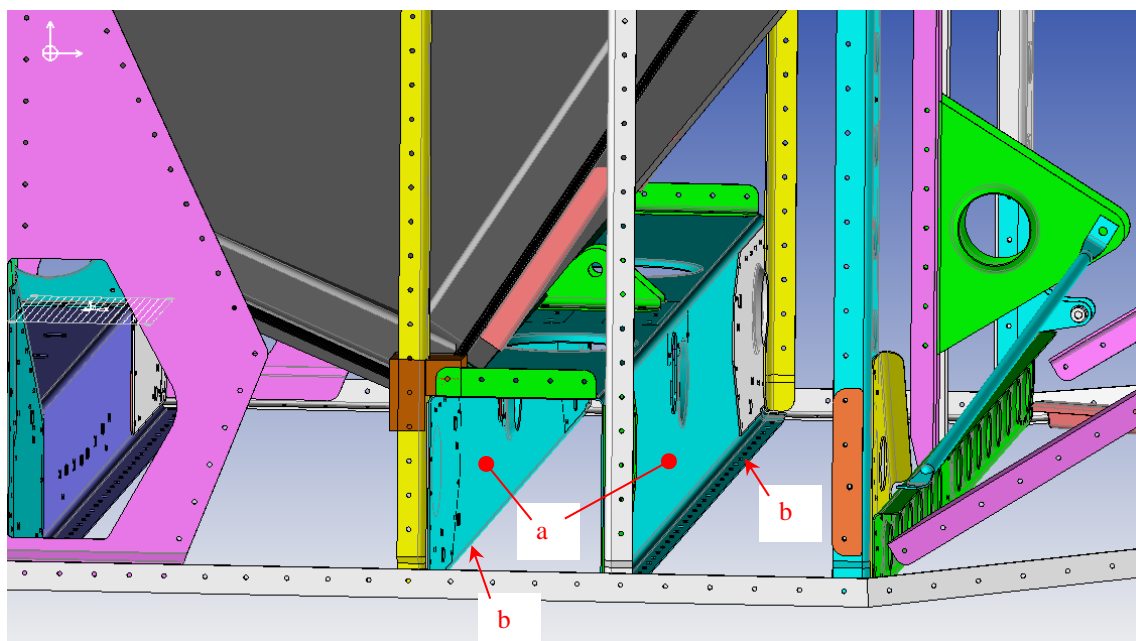


Fig 1 – Vue CAO des zones à inspecter

La zone du caisson de train principal a rencontré plusieurs cas de défaillances. Malgré des résultats de calcul et des essais statiques satisfaisants, une vigilance accrue de ce secteur représente une mesure préventive utile à la sécurité.

La violence de certains atterrissages peut entraîner :

- Une déformation de l'âme verticale du caisson de train principal (zones a)
- Un matage, puis un glissement des lignes de rivets sur le tôleage inférieur (zones b)
- Une rupture éventuelle de certaines têtes de ces rivets (zones b).

CAISSON TRAIN ATERRISSAGE PRINCIPAL (J-1000-33)

La déformation (flambage) de l'âme verticale du caisson de train principal est détectable visuellement :



Flambage de l'âme verticale

Vue intérieure du fuselage, sous la banquette

Le matage des rivets est détectable visuellement et manuellement :

- visuellement : lorsque les rivets se matent, l'usure créée de l'alumine, dont la trace de couleur sombre est aisément détectable sur la peinture extérieure de l'appareil.
- manuellement : une légère contrainte sur la tête des rivets avec l'ongle d'un doigt permet de vérifier que le rivet ne s'est pas maté et n'a donc pas pris de jeu.

La rupture des têtes de rivets est détectable visuellement et manuellement :

- visuellement : les têtes de rivets ne sont plus présentes.
- manuellement : une légère contrainte sur la tête des rivets avec l'ongle d'un doigt permet de vérifier que la tête de rivet est toujours bien solidaire du rivet.



Jeu dans les rivets

Têtes de rivets
cisailées

Vue extérieure sous le fuselage

CAISSON TRAIN ATERRISSAGE PRINCIPAL (J-1000-33)

Jeu dans les rivets détectable grâce aux traces d'alumine (zone de couleur sombre)



Vue extérieure sous le fuselage

Référence

- Caisson de train atterrissage principal : J-1000-33

Procédure d'application



Inspection initiale

1. Inspecter les 2 lignes de rivets situées sous le fuselage (zones b de la Figure 1).
2. Soulever la banquette et inspecter l'âme verticale du caisson de train principal (zones a de la Figure 1).
3. Contacter ESPACE pour avis technique sur une éventuelle défaillance et RANDKAR pour remplacement éventuel.

Visite prévol

1. Lors de vos visites périodiques prévol, redoubler d'attention sur ces zones (voir manuel de vol PV RD 02).
2. En cas de défaillance, contacter votre distributeur RANDKAR pour l'approvisionnement en pièces.
3. Vous pouvez également contacter ESPACE pour des conseils techniques.

Indice	Date	Auteur	Synthèse de la modification
A	30/10/2105	L. LEFEVRE	Création

	Fonction	Nom	Visa	Date
Rédigée par :	Ingénieur	L. LEFEVRE		02/11/2015
Validée par :	Responsable BE	M. CHATAL		30/10/2015