



**LE RÉSEAU DE CRÉATION
ET D'ACCOMPAGNEMENT PÉDAGOGIQUES**

**Ce document a été mis en ligne par le Canopé de l'académie de Montpellier
pour la Base Nationale des Sujets d'Examens de l'enseignement professionnel.**

Ce fichier numérique ne peut être reproduit, représenté, adapté ou traduit sans autorisation.

DOSSIER RESSOURCE

Avis d'émission d'une Directive de Navigabilité (AD)* par

- l'EASA, European Aviation Safety Agency
- l'autorité primaire d'un matériel étranger

Les examens ou modifications décrits ou rappelés ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans la Directive de Navigabilité citée ci-dessous entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

(Envol 13/2009 du 1^{er} Juillet 2009)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2009-0128

REIMS AVIATION INDUSTRIES

Avlons F406

Atterrisseur - Bouteille de sortie en secours - Retouche

Nota pour les exploitants et organismes d'entretien d'aéronefs inscrits au registre français :

Si l'AD jointe invite à un contact vers l'autorité primaire de l'AD, contacter le bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

Si pour l'exécution d'une tâche donnée, l'AD jointe se réfère à une qualification de personnel répondant à une réglementation nationale, il est possible de faire intervenir, pour cette tâche, du personnel de qualification équivalente acceptée dans l'Union Européenne.

Si l'AD jointe se réfère à une donnée de navigabilité ou une instruction pour le maintien de la navigabilité (Manuel de Vol, Manuel de Maintenance, ...) qui n'est pas celle approuvée ou pas celle en vigueur en France ou si l'AD jointe présente une difficulté d'application liée à sa spécificité nationale, exposer le problème auprès du département technique du GSAC (par courriel à "contact@gsac.fr" ou par fax au 01 46 90 48 48) ou auprès du bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

La recopie de cette AD peut avoir dégradé la définition du document présenté. En cas de difficulté à lire certains éléments de cette AD, se reporter à l'AD originale mise à disposition par l'autorité primaire de l'AD.

* Cette AD est exigible au titre du règlement Européen 1702/2003 ou de la Décision n°2/2003 de l'EASA.

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 1 / 13

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2009-0128

REIMS AVIATION INDUSTRIES

Aylons F406

1. APPLICABILITE :

La présente Directive de Navigabilité (AD) s'applique aux modèles F 406, tous numéros de séries, qui sont équipés de bouteilles de sortie en secours du train d'atterrissage, PN 4063700-1, comme identifiées dans la table 1 ci-dessous.

2. RAISONS :

L'AD 2007-0190 a été publiée suite à plusieurs rapports de fuite des bouteilles PN 9910154-4 et exigeait le remplacement des bouteilles PN 9910154-4 par des bouteilles de nouvelle conception PN 4063700-1.

Depuis la parution de l'AD 2007-0190, des cas de fuite du nouveau PN 4063700-1 ont été rapportés. Des tests ont été conduits et ont identifié certaines bouteilles défectueuses. La cause de la fuite est due à un procédé de fabrication qui a été résolu depuis ; par conséquent l'AD 2007-0190 reste en vigueur.

Si laissée en état, la pression interne de la bouteille pourrait ne pas être maintenue à une pression suffisante et pourrait entraîner un mauvais fonctionnement et l'impossibilité de sortir les trains en cas d'urgence.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette nouvelle AD exige de retoucher les bouteilles affectées.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAI D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives sauf si déjà accomplies :

3.1. Dans les 4 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de cette AD, retoucher les bouteilles de sortie en secours du train d'atterrissage PN 4063700-1, identifiées dans le tableau 1 de cette AD, selon les instructions d'accomplissement du Bulletin de Service F-406-69 de REIMS AVIATION INDUSTRIES.

Numéros de série à retravailler		
23	25	27
31	32	36
37	38	39

Table 1 : Numéros de série des bouteilles PN 4063700-1 à retoucher

3.2. A compter de la date d'entrée en vigueur de cette AD, ne pas installer de bouteilles PN 4063700-1 qui sont listées dans la Table 1 de cette AD, sauf si elles ont été préalablement retouchées selon le Bulletin de Service F-406-69 de REIMS AVIATION INDUSTRIES.

4. DOCUMENT DE RÉFÉRENCE :

Bulletin de Service REIMS AVIATION INDUSTRIES F-406-69 daté du 26 mars 2009.

L'utilisation de révisions ultérieures approuvées de ces documents est un moyen acceptable de conformité aux exigences de cette AD.

5. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR :

02 juillet 2009.

2 of 2

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 2 / 13

REIMS-CESSNA F406

MANUEL D'ENTRETIEN

DIMENSIONS ET SURFACES – DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

1. Généralités

A. Le tableau suivant indique les dimensions de l'avion. Les surfaces de l'avion sont représentées par la figure 1.

2. Dimensions générales de l'avion

Longueur totale	39,02 ft (11,893 m)
Hauteur (statique).....	13,15 ft (4,008 m)
Envergure totale	49,50 ft (15,088 m)
Diamètre d'hélice.....	7,75 ft (2,362 m)
Garde au sol des hélices.....	10,21 in (0,259)
Angle au sol.....	2'' 04' à calibrer

3. Voilure

Surface	252,74 sq.ft (23,480 m ²)
Charge alaire.....	37,03 lb/sq.ft (180,80 Kg/m ²)
Charge à l'envergure.....	191,10 lb/ft (284.39 Kg/m)
Corde à l'emplanture (BL 0.00 à BL 120.00).....	70,0 in (1,778 m)
Corde à l'extrémité de construction (BL 258.00)	48,33 in (1,227 m)
Corde à l'extrémité de référence (BL 293.87)	42,70 in (1,084 m)
Corde aérodynamique moyenne (BL 135.33)	63,25 in (1,606 m)
Angle de calage (BL 0.00 à BL 120.00).....	+2,0°
Angle de calage (BL 258.00).....	-1,0°
Flèche (à 25% de la corde)	0°
Dièdre (au niveau du plan de référence).....	4,92
Allongement (forme en plan)	9,49
Effilement	0,61
Profil aérodynamique (BL 0.00 à BL 120.00)	NACA 23018
Profil aérodynamique (BL 258.00).....	NACA 23012

4. Ailerons

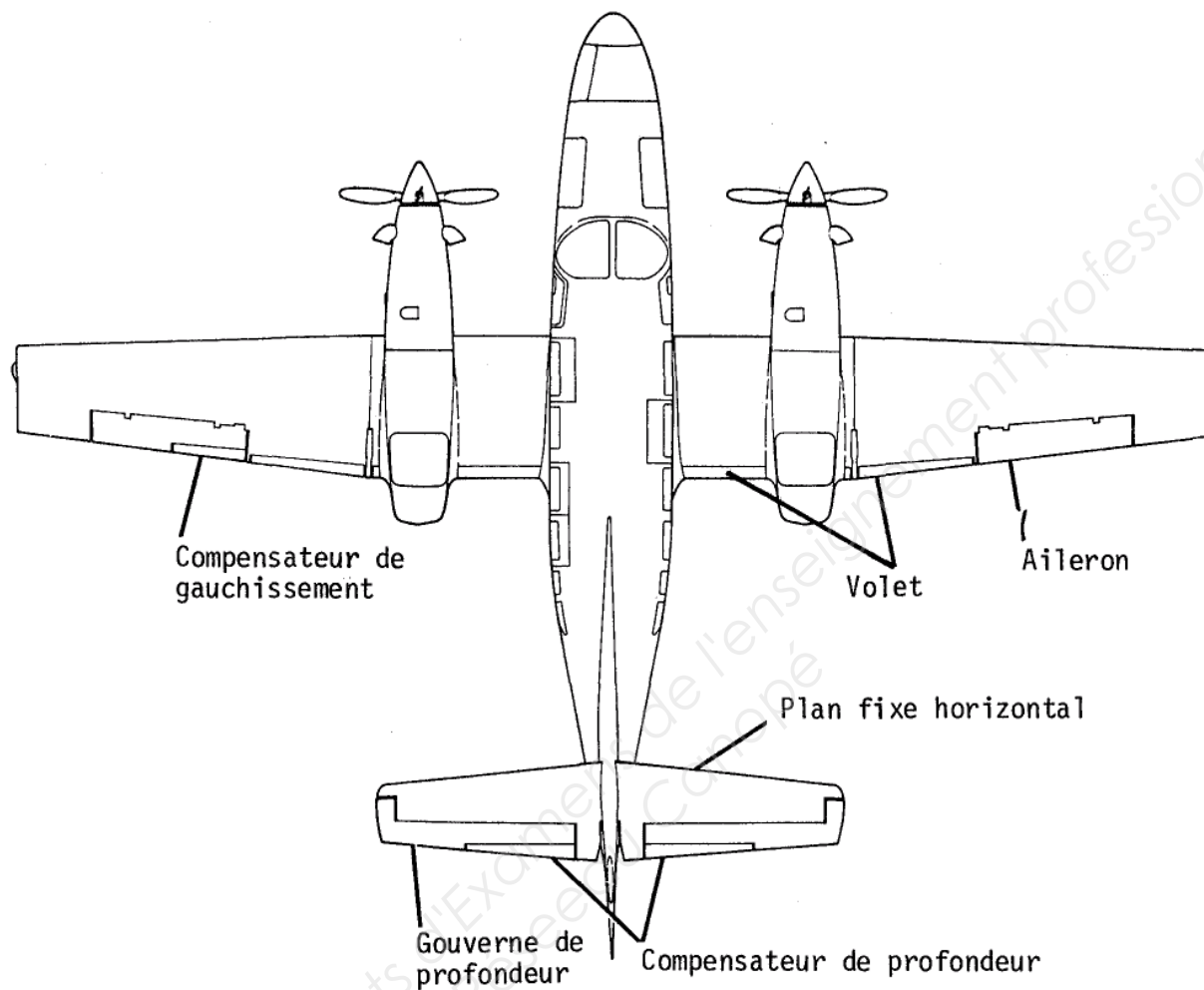
*Surface (totale) des ailerons (compensateur compris) ...	14,65 sq.ft (1,361 m ²)
*Surface du compensateur de gauchissement.....	1,106 sq.ft (0,103 m ²)

5. Volets

Type	A simple fente et à recul
Envergure des volets internes.....	26,94 ft (8,211 m)
Envergure des volets externes.....	15,87 ft (4,837 m)
Surface totale des volets	42,81 sq.ft (3,977 m ²)

6-00-01 15 Juin 2007

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 3 / 13



60104001

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 4 / 13

MODELE F406

MANUEL D'ENTRETIEN

PÉRIODICITÉS / VISITES – GENERALITES

1. Objet

- A. Ce chapitre indique les périodicités de visite et visites de l'avion Reims F406. Il est divisé en plusieurs sections ayant chacune comme but spécifique de donner les renseignements nécessaires à l'établissement des critères de visite. Se reporter à la Section Description en ce qui concerne les renseignements détaillés relatifs à chacune de ces sections.

2. Opérations de visite obligatoires

- A. La réglementation en vigueur(*) définit les opérations de visite obligatoires concernant les avions multimoteur propulsés par turbopropulseurs. Les opérations de visite obligatoires définies dans le présent chapitre constituent la procédure recommandée par le constructeur et sont adaptées de manière à satisfaire aux exigences des réglementations en vigueur. (*) Réglementation DGAC - Arrêté du 24.07.1991.

3. Description

PERIODICITES DES VISITES - LEGENDE DU TABLEAU

- A - CETTE PERIODICITE N'EST PAS EN VIGUEUR.
B - Toutes les 100 heures ou tous les 12 mois, selon la première des deux échéances.
C - A l'issue des 100 premières heures ou des 12 premiers mois, selon la première des deux échéances, puis toutes les 200 heures ou tous les 12 mois par la suite, selon la première des deux échéances.
D - A l'issue des 100 premières heures ou des 12 premiers mois, visite de garantie selon la première des deux échéances, puis toutes les 600 heures ou tous les 18 mois par la suite, selon la première des deux échéances.
E - Toutes les 400 heures ou tous les 12 mois, selon la première des deux échéances (Se reporter au NOTA 1 à la fin du paragraphe 2.AG., Lubrification).
F - A l'issue des 1900 premières heures puis toutes les 600 heures par la suite.
G - Toutes les 1000 heures.
H - Toutes les 1200 heures ou tous les 12 mois, selon la première des deux échéances (Se reporter au NOTA 1 à la fin du paragraphe 2.AG., Lubrification).
J - A l'issue des 1300 premières heures puis toutes les 1200 heures par la suite.
K - Tous les 2 ans.
L - Tous les 3 ans.
M - Tous les 5 ans - Extincteurs moteurs.
N - Tous les 6 ans - Extincteurs de cabine.
O - Tous les 10 ans - Tuyauteries, ceintures.
P - Tous les 12 ans - Extincteurs de cabine.
Q - Structure train d'atterrissage avant (KIT SKRA 406-010) CAB 00-10.
R - Tous les 2400 heures, vérifier les ferrures du plan fixe horizontal.

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 5 / 13

PERIODICITES DES VISITES

Opérations de visites périodiques

M. Atterrisseur (Chapitre 32)

	PERIODICITES DE VISITE	PHASES APPLICABLES	ZONES APPLICABLES
Effectuer un contrôle du réglage du train (Se reporter aux Visites périodiques détaillées) Voir SB 92-10.....	D	6	710, 720 730
Ensembles trains d'atterrissage principaux Vérifier la fixation des trains principaux, l'état et l'absence d'usure des points de fixation.....	D	3, 4, 5, 6	720,730
Bouteille de sortie pneumatique de secours - Vérifier la fixation de la bouteille et des câbles	D	6	221
Pneus - Vérifier l'absence d'usure excessive et de coupures et contrôler la pression de gonflage	B	2	710, 720 730
Roues de trains principaux - Vérifier l'absence d'entailles, de criques, d'abrasion et de corrosion	C	3, 4, 5, 6	720, 730
Roulements de roues de trains principaux - Vérifier le bon état et l'absence de corrosion. Nettoyer et regarnir de graisse.....	C	3, 4, 5, 6	720, 730
Roue de train avant - Vérifier l'absence d'entailles, de criques, d'abrasion et de corrosion	C	3, 4, 5, 6	710
Roulements de roue de train avant - Vérifier le bon état et l'absence de corrosion. Nettoyer et regarnir de graisse	C	3, 4, 5, 6	710
Tuyauteries de freins (dans le logement de roue)- Vérifier l'étanchéité, l'état et la fixation ; vérifier le cheminement et les points de fixation	C	3, 4, 5, 6	720, 730
Tuyauteries de freins (dans le fuselage et la voilure) - Vérifier l'étanchéité, l'état et la fixation ; vérifier le cheminement et les points de fixation ..	D	5 et 6	141, 151 152, 512 612
Ensembles freins - Vérifier l'usure des garnitures et du disque.....	C	3, 4, 5, 6	720, 730

→ → → → → → → → → →
5-10-01

15 Novembre 2002

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 6 / 13

CIRCUIT PNEUMATIQUE DE SORTIE DE TRAIN EN SECOURS -
OPERATIONS D'ENTRETIEN

1. Généralités

A. Le circuit pneumatique de sortie de train en secours se compose d'une bouteille de sortie pneumatique, type DOT 3AA, montée dans le fuselage avant sur la cloison avant de cabine, et d'une poignée en T de commande de train en secours, située à la partie inférieure du tableau de bord fixe.

2. Dépannage

A. En ce qui concerne le guide de dépannage du circuit pneumatique de sortie de train en secours, se reporter au Tableau de dépannage - Sortie et escamotage, Figure 101.

3. Dépose/Pose - Circuit pneumatique de sortie de train en secours (Se reporter à la Figure 201)

A. Dépose de la bouteille de sortie pneumatique

ATTENTION-DANGER : MANIPULER LA BOUTEILLE DE SORTIE PNEUMATIQUE AVEC PRECAUTIONS.

- 1) Ouvrir la porte d'accès gauche de la soute à bagages avant et déposer le fond de soute. Se reporter au Chapitre 25, Fonds de soute à bagages avant - Opérations d'entretien.
- 2) Débrancher la tuyauterie pneumatique fixée sur la bouteille de sortie pneumatique et obturer la tuyauterie et l'orifice de la bouteille à l'aide de bouchons de protection.
- 3) Débrancher le câble de commande fixé sur la bouteille de sortie pneumatique en déposant la goupille fendue, la rondelle et l'axe.
- 4) Ouvrir les colliers de fixation de la bouteille de sortie pneumatique sur l'ensemble support, puis déposer la bouteille.

NOTA : Si la valve de gonflage, référence 90820, doit être remplacée, commander un ensemble valve de gonflage et adaptateur référence 94345. Se reporter au Tableau de composition illustré.

B. Pose de la bouteille de sortie pneumatique

ATTENTION-DANGER : MANIPULER LA BOUTEILLE DE SORTIE PNEUMATIQUE AVEC PRECAUTIONS.

- 1) Présenter la bouteille de sortie pneumatique sur l'ensemble support, et la fixer en utilisant les colliers.
- 2) Déposer les bouchons de protection de la tuyauterie pneumatique et de l'orifice de la bouteille, puis brancher la tuyauterie sur la bouteille.
- 3) Brancher le câble de commande sur la bouteille de sortie pneumatique et le fixer en utilisant l'axe, la rondelle et la goupille fendue.
- 4) Si nécessaire, gonfler la bouteille de sortie pneumatique. Se reporter au Chapitre 12, Circuit pneumatique du train d'atterrissage - Entretien courant.
- 5) Reposer le fond de soute à bagages. Se reporter au Chapitre 25, Fonds de soute à bagages avant - Opérations d'entretien.

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 7 / 13

MODELE REIMS-CESSNA F 406
MANUEL D'ENTRETIEN

- C. Dépose de la poignée en T et du câble de commande
- 1) Débrancher le câble de commande de la bouteille de sortie pneumatique en déposant la goupille fendue, la rondelle et l'axe.
 - 2) Déposer les écrous, rondelles et vis de fixation du support de fixation du câble de commande sur le tableau de bord fixe.
 - 3) Déposer le câble de commande du support de fixation en déposant l'écrou et la rondelle.
- D. Pose de la poignée en T et du câble de commande
- 1) Disposer le câble de commande en le faisant traverser le support de fixation et la traversée de cloison.
 - 2) Brancher le câble de commande sur le support de fixation et le fixer en utilisant la rondelle et l'écrou.
 - 3) Fixer le support de fixation sur le tableau de bord fixe en utilisant les vis, rondelles et écrous.
 - 4) Brancher le câble de commande sur la bouteille de sortie pneumatique et le fixer en utilisant l'axe, la rondelle et la goupille fendue.
4. Réglage/Essais - Circuit pneumatique de sortie de train en secours

A. Essai hydrostatique

NOTA : Conformément à l'Instruction DOT 8000.40 du 2 juillet 1972, les bouteilles qui se trouvent totalement ou partiellement gonflées lors de l'échéance de l'essai hydrostatique peuvent être maintenues en service au-delà de la date de l'essai, sous réserve de soumettre la bouteille à un nouvel essai avant le prochain gonflage partiel ou total.

- 1) L'essai hydrostatique de la bouteille pneumatique doit être réalisé par un atelier qualifié disposant d'un équipement d'essai des bouteilles haute pression.
- 2) Conditions d'essai hydrostatique
 - a) Déposer le clapet de surpression et le manomètre. L'essai hydrostatique n'est requis que pour la bouteille elle-même.
 - b) Gonfler la bouteille à 3300 psi (228 bar) et maintenir cette pression pendant deux (2) minutes.
 - c) Examiner la bouteille afin de s'assurer de l'absence de déformation temporaire ou permanente. Aucune norme de déformation temporaire ou permanente n'est tolérée.
 - d) Vérifier l'étanchéité de la bouteille (sous pression). Aucun signe de fuite n'est toléré.
 - e) Avant de la remettre en service, nettoyer la bouteille à l'azote ou à l'air comprimé sec et propre afin d'éliminer tous les contaminants.
- 3) Porter la date de l'essai hydrostatique sur la bouteille de la manière suivante :

NOTA : Il est recommandé d'utiliser une plaquette pour marquer la date de l'essai hydrostatique. Recouvrir les données d'identification par pulvérisation de produit Hysol CG4227, ou autre finition incolore, afin d'assurer la protection du marquage.

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 8 / 13

MODELE REIMS-CESSNA F 406
MANUEL D'ENTRETIEN

- 4) Les autres méthodes possibles de porter la date de l'essai hydrostatique sont les suivantes :
 - a) Sur les bouteilles de fabrication Futurcraft, marquer la date de l'essai hydrostatique au voisinage du col, sur la partie arrondie de la bouteille.
 - b) Sur les bouteilles de fabrication HTC Industries, ne marquer la date de l'essai hydrostatique que sur le col. Avant le marquage de la date de l'essai, visser un bouchon fileté en acier dans le col afin d'éviter l'écrasement du col de la bouteille.

B. Essai d'étanchéité

- 1) L'essai d'étanchéité doit être réalisé par un personnel qualifié dans les travaux mettant en oeuvre des gaz haute pression.
- 2) L'essai d'étanchéité doit être effectué après la dépose de composants individuels, tels que la bouteille ou le clapet de surpression. Un essai d'étanchéité peut également être effectué afin de satisfaire à des exigences de visite.
- 3) Matériel d'essai nécessaire
 - a) Alimentation haute pression en azote ou air sec et propre.
 - b) Récipient (bac) d'alcool de dimensions suffisantes pour permettre l'immersion de la bouteille.
 - c) Détecteur de fuites Sherlock.
 - d) Raccords, bouchons ou obturateurs de protection pour l'obturation des orifices.
- 4) Conditions d'essai

ATTENTION-DANGER : APPLIQUER TOUTES LES PRECAUTIONS INHERENTES A LA MANIPULATION DES GAZ HAUTE PRESSION.

- a) Déposer la bouteille de l'avion. Se reporter à Dépose/Pose.
- b) Déposer le manomètre et poser un bouchon de protection dans l'orifice.
- c) Avec le clapet de surpression en place, l'orifice de gonflage (orifice auxiliaire) fermé et la manette de commande de l'actionneur en position de repos, gonfler la bouteille sous 2200 psi (152 bar) à l'azote ou à l'air sec et propre.
- d) Attendre dix (10) minutes, puis plonger la bouteille dans le récipient d'alcool et s'assurer de l'absence de bulles. Il ne doit pas y avoir de fuite.

ATTENTION-DANGER : NE LAISSER AUCUNE PARTIE DU CORPS EXPOSEE AU TRAJET DIRECT D'EXPULSION DU GAZ HAUTE PRESSION.

- e) Fixer la bouteille, puis la dégonfler en mettant la manette de commande de l'actionneur sur la position de décharge.
- f) Mettre la manette de commande de l'actionneur sur la position de repos, puis gonfler la bouteille sous 2200 psi (152 bar) à l'azote ou à l'air sec et propre. Plonger la bouteille dans le récipient d'alcool et s'assurer de l'absence de bulles. Il ne doit pas y avoir de fuite.

ATTENTION-DANGER : NE LAISSER AUCUNE PARTIE DU CORPS EXPOSEE AU TRAJET DIRECT D'EXPULSION DU GAZ HAUTE PRESSION.

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 9 / 13

MODELE REIMS-CESSNA F 406
MANUEL D'ENTRETIEN

- g) Fixer la bouteille, puis la dégonfler en ouvrant l'orifice de purge de l'humidité.
- h) Fermer l'orifice de purge de l'humidité, puis gonfler la bouteille sous 2200 psi (152 bar) à l'azote ou à l'air sec et propre. Plonger la bouteille dans le récipient d'alcool et s'assurer de l'absence de bulles. Il ne doit pas y avoir de bulles.

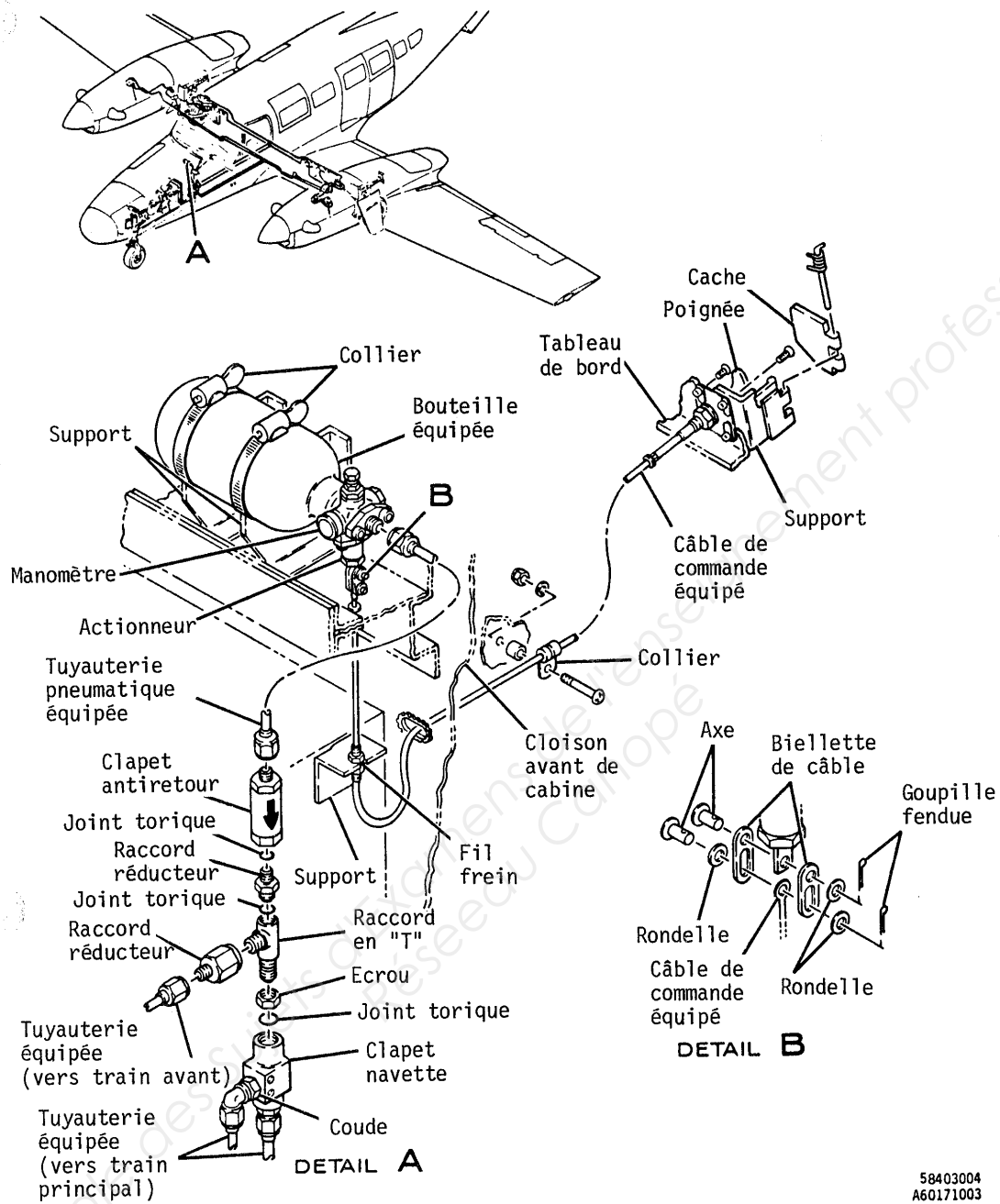
ATTENTION-DANGER : NE LAISSER AUCUNE PARTIE DU CORPS EXPOSEE AU TRAJET DIRECT D'EXPULSION DU GAZ HAUTE PRESSION

- i) Fixer la bouteille, puis la dégonfler en mettant la manette de commande de l'actionneur sur la position de décharge.
- j) Poser le manomètre, puis poser la bouteille à bord de l'avion. Mettre la manette de commande de l'actionneur en position de repos.
- k) Gonfler la bouteille à l'azote ou à l'air sec et propre sous une pression de 1800 à 2000 psi (124 à 138 bar).
- l) Vérifier l'étanchéité de la bouteille en utilisant le détecteur de fuites Sherlock. Il ne doit pas y avoir de fuite.

A. Vérification

- 1) Se reporter au Chapitre 5, Périodicités/Visites.

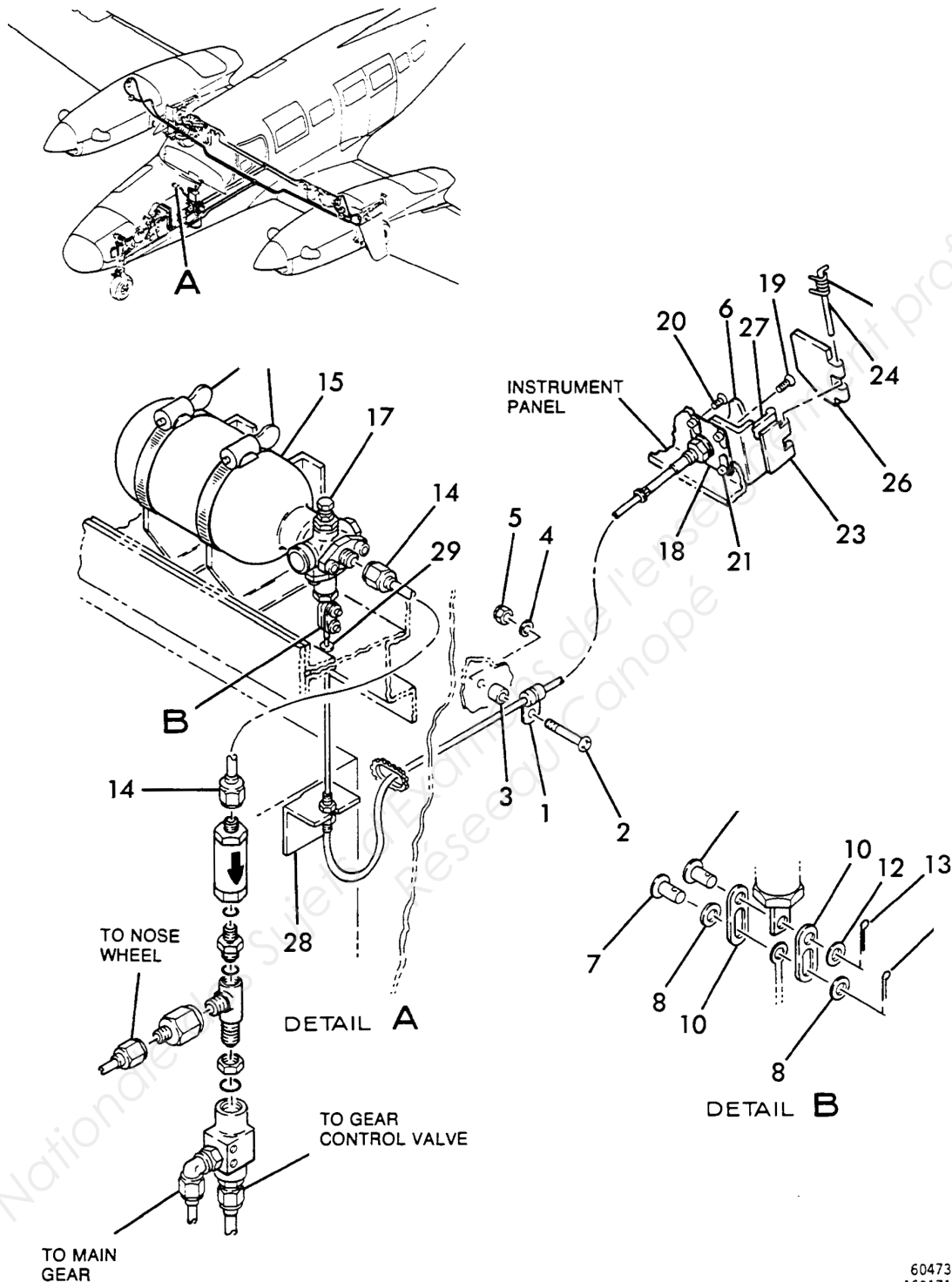
CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 10/ 13



Circuit pneumatique de sortie de train en secours
Figure 201

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 11 / 13

MODEL 406
 ILLUSTRATED PARTS CATALOG
 CHAPTER 32
 LANDING GEAR
 MODEL 406
 ILLUSTRATED PARTS CATALOG



BLOWDOWN SYSTEM-LANDING GEAR
 FIGURE 01 (SHEET 1)

60473003
 A60171003
 B60171003

Figure 01
 Page 0
 Jul 1/85

32-32-00

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 12 / 13

REIMS-CESSNA F406

ILLUSTRATED PARTS CATALOG

FIGURE ITEM	PART NUMBER	1 2 3 4 5 6 7	NOMENCLATURE	EFFECT FROM TO	UNITS PER ASSY
01 -			BLOWDOWN SYSTEM - LANDING GEAR		RF
1	M821919DG3		* CLAMP		01
			ATTACHING PARTS		
2	M827039-1-46		* SCREW		01
3	NAS43HT3-128		* SPACER		01
4	AN960-10L		* WASHER		01
5	M821044N3		* NUT		01
			---000---		
6	5117239-64		* CONTROL CABLE ASSY-EMERGENCY BLOWDOWN		01
6A	4061704-5		* CONTROL CABLE ASSY-EMERGENCY BLOWDOWN	0067 & ON	01
			ATTACHING PARTS		
7	M820382-2C11		* PIN		01
8	AN960-10L		* WASHER		02
9	M824665-132		* PIN-COTTER		01
			---000---		
10	5117029-1		* LINK-CABLE		02
			ATTACHING PARTS		
11	M820382-1C11		* PIN		01
12	AN960-4		* WASHER		01
13	M824665-132		* PIN-COTTER		01
			---000---		
14	6017100-32		* LINE ASSY-BLOWDOWN	0001 0052	01
- 14A	6017100-64		* LINE ASSY-BLOWDOWN	0053 & ON	01
15	9910154-4		* BOTTLE ASSY-BLOWDOWN	OBSOLETE	01
15A	4063700-1		* BOTTLE ASSY-BLOWDOWN ALT FOR ITEM 15		01
			ATTACHING PARTS		
16	GM2949L8128		* CLAMP		02
			---000---		
17	M828889-2		** VALVE-FILLER		01
18	6017030-5		* PLATE ASSY-MOUNTING		01
			ATTACHING PARTS		
19	M824683828		* SCREW-LH		02
20	M824683825		* SCREW-RH		02
			---000---		
21	M821071L06		** NUTPLATE		04
- 22	6017030-1		* COVER ASSY-CONTROL HANDLE STD		01
- 22A	4061701		* COVER ASSY-CONTROL HANDLE OPTION 1016		01R
23	6017030-2		** HINGE		01
24	5117030-4		** PIN-HINGE		01
25	1552010-1		** SPRING		01
26	5117030-2		** PLATE STD		01
- 26A	4061701-1		** PLATE OPTION 1016		01R
27	6017030-4		** STOP		01
28	6017004-1		* BRACKET ASSY		01
29	M835489-6		* GROMMET		01
- 30	900297-4-100		* KIT-OVERHAUL BLOWDOWN BOTTLE	OBSOLETE	01
- 31	568-916		** O-RING	(V00255)	OBSOLETE 01
- 32	568-007		** O-RING	(V00255)	OBSOLETE 01
- 33	568-010		** O-RING	(V00255)	OBSOLETE 01
- 34	568-016		** O-RING	(V00255)	OBSOLETE 01
- 35	568-012		** O-RING	(V00255)	OBSOLETE 01
- 36	94-176-2		** BUMPER	(V00255)	OBSOLETE 01
- 37	7500-3/8		** SEAL-THREAD	(V00255)	OBSOLETE 01
- 38	28029796		* KIT - OVERHAUL BLOWDOWN BOTTLE		01R

- ITEM NOT ILLUSTRATED

Figure 01

Page 1

32-32-00

Jun 15/07

CAP MECANICIEN CELLULES D'AERONEFS	Session 2015	Code : 500 254 30	DOSSIER RESSOURCE
EPREUVE EP2 : DEMARCHE QUALITE ET REGLEMENTATION AERONAUTIQUE	Durée : 2 h	Coeff. : 2	Page 13/ 13