

CONSIGNE DE NAVIGABILITE

définie par la DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Les examens ou modifications décrits ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans cette consigne entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

AIRBUS

Avions A310 et A300-600

Inverseur de poussée (ATA 71, 78)

MATERIELS CONCERNES :

Avions AIRBUS A310 et A300-600 équipés de moteurs des séries JT9D-7R4 ou P&W 4000 à l'exception des avions ayant reçu application :

- des trois modifications AIRBUS (Mod.) 12261, 12264 et 12265 en production ou du Bulletin Service AIRBUS (BS) A310-78-2018 (à l'édition originale ou toute révision ultérieure) en exploitation (motorisation PWJT9D-7R4)

ou

- des trois Mod. 12261, 12264 et 12266 en production ou du BS A310-78-2020 (à l'édition originale ou toute révision ultérieure) ou BS A300-78-6017 (à l'édition originale ou toute révision ultérieure) en exploitation (motorisation PWJT9D-7R4)

ou

- des quatre Mod. 12262, 12263, 12265 et 12377 en production ou du BS A310-78-2019 (à l'édition originale ou toute révision ultérieure) ou BS A300-78-6018 (à l'édition originale ou toute révision ultérieure) en exploitation (motorisation PW 4000)

ou

- des trois Mod. 12262, 12263 et 12266 en production ou du BS A300-78-6020 (à l'édition originale ou toute révision ultérieure) en exploitation (motorisation PW 4000).

RAISONS :

Cette Consigne de Navigabilité (CN) est motivée par un incident récent concernant le déploiement d'un inverseur de poussée en vol sur A300-600 équipé de moteurs PW 4158.

Cet état de fait, si non corrigé, peut compromettre le contrôle en vol de l'avion.

La CN Télégraphique n° T98-477-273(B) avait été éditée afin de prévenir de telles situations par la désactivation impérative des inverseurs de poussée. Une Révision 1 de cette CN avait introduit la possibilité de réactiver l'inverseur de poussée sous certaines conditions fondées sur les résultats de l'enquête liée à cet incident.

Faisant suite à de nouveaux résultats d'enquête qui ont permis l'affinement des conditions nécessaires à la réactivation et au maintien de cette réactivation de l'inverseur de poussée, la présente CN redéfinit le programme "désactivation/réactivation des inverseurs de poussée".

La Révision 1 de cette CN vise à prendre en compte la Révision 3 de l'AOT AIRBUS 78-09 afin de différer le délai d'application de certaines opérations.

La Révision 2 de la présente CN redéfinit l'applicabilité afin d'introduire les références aux modifications de la troisième ligne de défense.

.../...

ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Afin de prévenir le déploiement en vol d'un inverseur de poussée, effectuer ce qui suit :

a) Désactivation des inverseurs de poussée :

Avant le prochain départ de la base principale, suivant la date d'entrée en vigueur de l'édition originale de la présente Consigne de Navigabilité, désactiver les deux inverseurs de poussée en suivant les instructions du paragraphe 4.2 du "All Operators Telex" (AOT) AIRBUS 78-08 du 30 novembre 1998.

b) Réactivation d'un inverseur de poussée :

La réactivation d'un inverseur de poussée n'est autorisée que sous les conditions suivantes :

1. Renforcer la sélection en position repliée (Stow Selection) de l'inverseur de poussée, inspecter et tester périodiquement le distributeur (Selector Valve), conformément aux termes et conditions du paragraphe 4.2.1.1 de l'AOT AIRBUS 78-09 Révisions 2 du 22 avril 1999 ou 3 du 29 juin 1999.
2. Renforcer la protection de l'inverseur de poussée contre la perte d'alimentation électrique conformément aux termes et conditions du paragraphe 4.2.1.2 de l'AOT AIRBUS 78-09 Révisions 2 du 22 avril 1999 ou 3 du 29 juin 1999.
3. Renforcer la protection de l'inverseur de poussée contre une pressurisation intempestive conformément aux termes et conditions du paragraphe 4.2.1.3 de l'AOT AIRBUS 78-09 Révisions 2 du 22 avril 1999 ou 3 du 29 juin 1999.
4. Effectuer un contrôle du joint de l'inverseur de poussée (Aerostow seal) et du boîtier de commande de puissance (Power Drive Unit -PDU-) conformément aux termes et conditions du paragraphe 4.2.1.4 de l'AOT AIRBUS 78-09 Révisions 2 du 22 avril 1999 ou 3 du 29 juin 1999.
5. Effectuer un test opérationnel de l'inverseur de poussée conformément aux termes et conditions du paragraphe 4.2.1.5 de l'AOT AIRBUS 78-09 Révisions 2 du 22 avril 1999 ou 3 du 29 juin 1999.

NOTA : Recommandations opérationnelles :

- i) Avec les deux inverseurs désactivés, suivre les recommandations opérationnelles décrites dans le "Flight Operation Telex" (FOT) AIRBUS 999.0124/98 Révision 3 du 10 décembre 1998.
- ii) Quand et si un ou deux inverseurs sont réactivés, suivre les recommandations opérationnelles décrites dans le FOT AIRBUS 999.0140/98 du 23 décembre 1998.

[...]

REF. : "All Operators Telex" (AOT) AIRBUS 78-08 du 30 novembre 1998
"All Operators Telex" (AOT) AIRBUS 78-09 Révision 2 du 22 avril 1999
"All Operators Telex" (AOT) AIRBUS 78-09 Révision 3 du 29 juin 1999
"Flight Operation Telex" (FOT) AIRBUS 999.0124/98 Révision 3 du 10 décembre 1998
"Flight Operation Telex" (FOT) AIRBUS 999.0140/98 du 23 décembre 1998.

Cette Révision 2 remplace la CN 1999-181-283(B) R1 du 13 juillet 1999.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

CN originale : 15 MAI 1999
Révision 1 : Dès réception à compter du 13 JUILLET 1999
Révision 2 : 08 NOVEMBRE 2003