

# 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 A 300

Inverseurs de poussée - Valve de pilotage directionnelle et bras de levier (ATA 78)

#### APPLICABILITE:

AIRBUS A300, tous modèles, équipés de moteurs CF6-50.

#### RAISONS:

Cette Consigne de Navigabilité (CN) remplace la CN Télégraphique (CNT) 2002-189(B) qui est annulée, et introduit les actions nécessaires à la réactivation des inverseurs de poussée.

Le 16 février 2002, un Boeing/McDonnell DC10/30 équipé de moteurs General Electric (GE) CF6-50 a subi un déploiement intempestif de l'inverseur de poussée du moteur 1. L'avion a pu atterrir sans dommage pour les passagers ni l'équipage.

Suite aux investigations conduites par le fabricant de la nacelle (GE), une des causes de cet événement est un changement de position de la valve de pilotage directionnelle (DPV) de la position "inverseur rentré" à "inverseur déployé", dû à un assemblage erroné de cette DPV après sa révision par le fabricant. Ce problème de qualité introduit une panne cachée dans le système de déploiement et rend le déploiement intempestif possible en cas de panne simple d'un autre composant.

Les AIRBUS A300 équipés de moteurs CF6-50 ont la même nacelle et le même système d'inversion de poussée que ceux impliqués dans l'incident, avec la même possibilité de problème d'assemblage de la DPV.

Un opérateur d'un avion équipé de moteurs CF6-50 (non Airbus) a relevé une usure sévère sur plusieurs DPV correctement assemblées. Les dommages internes sur ces DPVs sont similaires à ceux observés sur la DPV impliquée dans l'incident. Les investigations ont révélé qu'une usure excessive du bras de levier liant la DPV au système de contrôle des inverseurs de poussée pouvait avoir les mêmes conséquences qu'une DPV mal assemblée telle que celle impliquée dans l'incident cité ci-dessus.

Afin de maintenir la navigabilité de la flotte mondiale d'Airbus A300 et du fait que l'expérience en service a montré qu'un déploiement intempestif peut affecter de manière significative le pilotage et le contrôle de l'avion, la DGAC rend obligatoire les actions suivantes qui permettent de réactiver les inverseurs de poussée.

**ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION:**

Dans les 72 heures après la date d'entrée en vigueur de la CNT 2002-189(B) (dès réception de cette CNT à compter du 05 avril 2002), afin d'éviter tout déploiement intempestif des inverseurs de poussée en vol, désactiver les inverseurs de poussée selon les instructions de l'AOT AIRBUS A300-78A0023/05 APR 2002.

Dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente CN :

1. Inspecter la DPV de chaque inverseur de poussée selon les Bulletins Service MRAS 78A003040 et Honeywell 12 1331-78-1620. Toute DPV réinstallée ou remplacée doit être marquée "M1" pour indiquer qu'elle a satisfait aux inspections indiquées dans le Bulletin Service Honeywell 12 1331-78-1620.
2. Inspecter le bras de levier pour vérifier son degré d'usure et le remplacer si nécessaire selon les instructions de l'AOT AIRBUS A300-78A0024/29 MAY 2002 paragraphe 4.2.2 pour la configuration "pylône basique" et 4.2.3 pour la configuration "pylône commun"

Les inverseurs pourront être réactivés après accomplissement des actions 1 et 2 décrites ci-dessus.

---

REF. : AIRBUS AOT A300-78A0023/05 d'avril 2002  
AIRBUS AOT A300-78A0024/29 de mai 2002  
MRAS SB 78A003040  
HONEYWELL SB 12 1331-78-1620.

---

La présente Consigne de Navigabilité remplace la CN T2002-189(B) qui n'a fait l'objet que d'une diffusion télégraphique le 05/04/2002 et qui est annulée.

---

**DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 22 JUIN 2002**