

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2003-105 R2		Diffusion : B	Date d'émission : 10 décembre 2003	Page : 1/2
	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC : ☒ pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné. ☐ en tant qu'autorité du pays d'immatriculation des aéronefs concernés.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>		
Direction générale de l'aviation civile France Edition du GSAC	Un aéronef concerné par une consigne de navigabilité ne peut être utilisé qu'en conformité avec les exigences de cette consigne de navigabilité, sauf accord de l'autorité du pays d'immatriculation.				
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : Sans objet		Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : 2003-105 R1			
Responsable de la navigabilité du matériel : AIRBUS		Type(s) de matériel(s) : Avions A340-500/-600			
Certificat(s) de type n° 183 Fiche(s) de données n° 183					
Chapitre ATA : 22, 27		Objet : Atterrissage automatique			

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A340, modèles -541 et -642, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu l'application de la modification AIRBUS 51733 en production ou du Bulletin Service AIRBUS (BS) A340-27-5010 en exploitation.

2. RAISONS :

Durant un vol d'essai sur un A340-500, une déviation importante par rapport à l'axe central de la piste a été constatée lors d'un atterrissage automatique.

Cet événement a eu lieu sur un aéroport où la fonction protection des plans ILS (Instrument Landing System) était désactivée.

L'équipage de conduite a repris le contrôle manuel de l'avion sans pouvoir éviter une importante déviation par rapport à l'axe central de la piste. La déviation resta toutefois à l'intérieur de la largeur disponible de la piste d'atterrissage.

L'analyse de cet événement a révélé que cette déviation est due à une perturbation de forte amplitude du signal externe «Localizer» du plan «Localizer» non protégé. La fonction de protection est activée dès lors que les procédures sol CAT II et CAT III de faible visibilité sont appliquées.

Les analyses ont également révélé que pour les A340-500 et A340-600, la transition du pilotage automatique au pilotage manuel durant la phase d'approche pourrait retarder le rattrapage de l'axe central de la piste en cas d'une large déviation latérale.

A cet effet, la consigne de navigabilité (CN) 2003-105 exigeait l'application d'une limitation opérationnelle.

La Révision 1 étendait le champ d'applicabilité de cette CN au modèle A340-541.

Cette Révision 2 reprend les exigences de la CN 2003-105 R1 et introduit une action terminale en tant que Moyen Acceptable de Conformité (Alternative Means of Compliance - AMOC) par l'installation de la nouvelle version du logiciel des calculateurs primaires de commande de vol (FCPC) : le FCPC W8.

.../...

	CONSIGNE DE NAVIGABILITE N° F-2003-105 R2	Diffusion : B	Date d'émission : 10 décembre 2003	Page : 2/2
--	--	-------------------------	--	----------------------

3. **ACTIONS IMPERATIVES ET DELAI D'APPLICATION :**

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter du 5 mars 2003 (date d'entrée en vigueur de la CN 2003-105 à l'édition originale) :

3.1. **Limitation opérationnelle**

Les opérateurs doivent modifier leurs procédures opérationnelles pour être en conformité avec la limitation du Manuel de Vol introduite ci dessous :

"AUTOLAND (Continuation)

Automatic landing in CAT I or better weather conditions, on CAT I ILS or on ILS beam not protected as it would be during actual CAT II or CAT III operations, is prohibited."

L'incorporation de cette limitation ou de la présente CN dans le Manuel de Vol de l'avion et son application par l'équipage de conduite permet d'assurer la conformité à cette CN.

Nota : La limitation ci-dessus a été introduite dans le Manuel de Vol constructeur par les révisions temporaires A340 AFM TR n° 2.05.00/58 pour l'A340-600 (approuvée par la DGAC le 25 février 2003) et A340 AFM TR n° 2.05.00/61 pour l'A340-500 (approuvée par la DGAC le 16 avril 2003).

3.2. **Modification (AMOC)**

La modification ou le remplacement de tous les FCPC suivant les instructions du BS A340-27-5010 rend caduque la limitation opérationnelle introduite par le paragraphe 3.1. de cette CN.

4. **DOCUMENTS DE REFERENCE :**

A340 AFM TR n° 2.05.00/58 approuvée par la DGAC le 25 février 2003

A340 AFM TR n° 2.05.00/61 approuvée par la DGAC le 16 avril 2003

Bulletin Service AIRBUS A340-27-5010

(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

5. **DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :**

Edition originale : Dès réception à compter du 05 mars 2003

Révision 1 : 05 juillet 2003

Révision 2 : 20 décembre 2003

6. **REMARQUES :**

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

AIRBUS - Gérard MEUREY - Fax : 33 5 61 93 45 80.

7. **APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 1455 du 02 décembre 2003.