

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 A330

Carburant - Inspection pour fermeture correcte du robinet d'arrêt basse pression (ATA 28)

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A330 modèles -201, -202, -203, -223, -243, -301, -321, -322, -323, -341, -342 et -343, tous numéros de série, équipés de robinet d'arrêt basse pression (LP SOV) de référence (PN) HTE190021 ou HTE190026.

2. RAISONS :

Lors d'une maintenance moteur non programmée sur un A340, malgré l'utilisation du "Fire Push Button", l'arrêt du moteur n° 4 ne s'est effectué qu'environ 6 minutes plus tard grâce à l'emploi d'un autre moyen d'extinction. L'ECAM n'a déclenché aucune alarme et la page carburant de l'écran systèmes affichait que le LP SOV était en position fermée alors que celui-ci n'était que partiellement fermé.

L'ensemble robinet d'arrêt a fonctionné correctement après remplacement du robinet d'arrêt, de l'ensemble d'entraînement associé "Pedestal" et des deux moteurs de commande (Twin Motor Actuator "TMA").

Les investigations réalisées par le fournisseur sur les éléments déposés ont révélé que la tête de l'axe anti-rotatif du TMA ainsi que la fente du "Pedestal" étaient endommagées. Il a été mis en évidence que dans certaines circonstances, relatives aux tolérances de production, il est possible d'assembler le TMA au "Pedestal" avec un axe anti-rotatif ayant un défaut d'alignement.

Cet événement, non corrigé et combiné avec un feu moteur, pourrait conduire à une situation potentiellement critique.

La Consigne de Navigabilité (CN) 2003-240(B) a été diffusée pour rendre obligatoires :

- une vérification de la longueur de l'axe anti-rotatif des TMA affectés, et
- une inspection du "Pedestal" pour recherche de dommage.

Cette nouvelle CN :

- reprend les exigences ci-dessus,
- étend le champ d'applicabilité aux avions ayant reçu en production la modification 48225, c'est-à-dire l'installation d'un LP SOV de PN FRH010041, qui aurait pu être déposé en service et remplacé par un des deux PN mentionnés dans le paragraphe 1.

Par conséquent, la présente CN remplace la CN 2003-240(B).

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter du 19 juillet 2003 [date d'entrée en vigueur (DEV) de la CN 2003-240(B)] :

Sauf si déjà accompli,

Dans les 16 000 heures de vol ou dans les 53 mois qui suivent le 19 juillet 2003 [DEV de la CN 2003-240(B)], à la première échéance atteinte,

3.1. Déposer le TMA concerné conformément aux instructions données dans le Bulletin Service (BS) AIRBUS 330-28-3083.

3.2. Effectuer une inspection du "Pedestal" du TMA et appliquer les mesures correctives, si nécessaire, conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A330-28-3083, paragraphe 3.C (2) et l'organigramme (Flow Chart).

3.3. Mesurer la distance entre la face de la bride de fixation et le sommet du pied de positionnement, conformément aux instructions données dans le BS AIRBUS A330-28-3083 paragraphe 3.C (3).

3.3.1. Si cette distance est supérieure à 1,08 mm, remplacer le TMA avant le prochain vol.

Nota 1 : Si le nouveau TMA a pour référence (PN) HTE190021 ou PN HTE190026, refaire l'inspection définie au § 3.3. avant l'installation.

3.3.2. Si cette distance est inférieure ou égale à 1,08 mm, aucune action n'est requise.

Nota 2 : Les procédures AMM ont été mises à jour pour prévenir toute installation incorrecte des TMA PN HTE190021 ou PN HTE190026.

REF. : Bulletin Service AIRBUS A330-28-3083
(Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable).

La présente CN remplace la CN 2003-240(B) qui est annulée.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 11 OCTOBRE 2003