

# 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.*

## **CFM INTERNATIONAL**

### **Turboréacteurs CFM 56-7B**

HMU

#### **1. MATERIELS CONCERNES**

Moteurs CFM 56-7B tous modèles équipés d'un logiciel de régulation moteur P/N 1853M78P11 ou versions approuvées antérieurement. Ces moteurs sont installés de manière non exclusive sur Boeing 737-600, 737-700, et 737-800.

#### **2. RAISON**

Accélérations CFM 56-7B non commandées causées par une défaillance du bloc de régulation hydromécanique (HMU).

#### **3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION**

Afin de prévenir une accélération non commandée ou un arrêt en vol les actions suivantes sont rendues impératives :

3.1. Interroger le système de contrôle électronique des deux moteurs de l'avion, pour recherche de fautes, comme indiqué dans le "CFM 56-7B All Operators Wire 98/CFM 56/312 R1 du 28/08/1998, dans les 20 cycles de fonctionnement ou dans les trois jours calendaires, première échéance atteinte, à compter de la réception de la présente consigne de navigabilité (sauf si c'est déjà fait).

3.1.1. Si une faute identifiée dans l'All Operators Wire est détectée sur un seul des deux moteurs, retirer du service et remplacer par une pièce navigable le HMU concerné avant le prochain vol. S'assurer que la faute identifiée est effectivement corrigée avant remise en service.

3.1.2. Si une faute identifiée dans l'All Operators Wire est détectée sur les deux moteurs, avant le prochain vol, retirer du service et remplacer par une pièce navigable le HMU concerné ayant accumulé le plus de cycles avec une faute détectée. Retirer du service et remplacer par une pièce navigable le HMU du second moteur le jour suivant celui de remise en exploitation de l'avion. S'assurer que la faute identifiée est effectivement corrigée avant remise en service.

n/AK

Date : 04/11/98

**CFM INTERNATIONAL**  
**Turboréacteurs CFM 56-7B**

**98-350(B) R2**

.../...

3.1.3. Répéter ces interrogations sur les deux moteurs de l'avion dans les 20 cycles de fonctionnement ou dans les trois jours calendaires suivant l'inspection précédente, première échéance atteinte. Si une faute identifiée dans l'All Operators Wire est détectée, retirer du service et remplacer par une pièce navigable le HMU concerné en conformité avec le paragraphe 3.1 ou 3.2 applicable de cette CNT.

**Nota 1 :** Dans le contexte de cette CNT, une pièce navigable doit être un HMU portant la référence P/N 1853M56P06 (référence Alliedsignal P/N 442098).

**Nota 2 :** L'installation d'un HMU navigable en conformité avec les paragraphes 3.1 ou 3.2 ne supprime pas les interrogations impératives du paragraphe 3 de cette CNT.

3.2. Appliquer l'Alert Service Bulletin CFM 56-7B 73-A024 avant le 2 octobre 1998. L'application de l'Alert Service Bulletin 73-A024 met fin aux inspections requises par le paragraphe 3.1. ci-dessus.

#### **REFERENCES**

CFM 56-7B All Operators Wire 98/CFM 56/312 R1 du 28/08/1998  
(ou toute révision ultérieure approuvée).

Alert Service Bulletin CFM 56-7B 73-A024 du 02/09/98  
(ou toute révision ultérieure approuvée).

---

La présente Révision 2 remplace les CN T98-350(B) du 28 août 1998 et 98-350(B)R1 du 31 Août 1998 émises uniquement sous forme télégraphique.

---

#### **DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :**

**CN originale** : Dès réception de la CN Télégraphique  
à compter du 28 AOUT 1998

**Révision 1** : Dès réception de la CN Télégraphique  
à compter du 31 AOUT 1998

**Révision 2** : Dès réception de la CN Télégraphique  
à compter du 02 SEPTEMBRE 1998.