

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 A340

Déconnexion de la puissance électrique
des pompes électro-hydrauliques (ATA 29)

1. MATERIELS CONCERNES :

Avions A340 modèles -211, -212, -213, -311, -312 et -313, tous numéros de série.

Les avions ayant reçu l'application des modifications AIRBUS ou Bulletins Service (BS) AIRBUS suivants ne sont pas concernés par la présente Consigne de Navigabilité (CN) :

45381 ou 45382 (ou BS A340-29-4035 ou BS A340-29-4038), et
45387 ou 45388 (ou BS A340-29-4036 ou BS A340-29-4039), et
45384 ou 45385 (ou BS A340-29-4037 ou BS A340-29-4040).

2. RAISONS :

Cette CN a été diffusée suite à un nouveau cas de feu dans la zone du puits de train d'un AIRBUS A340. Ce feu pourrait être la conséquence d'une mise en service délibérée ou fortuite de la Pompe Electro Hydraulique (PEH) utilisée pour pressuriser le circuit hydraulique jaune.

Appliquée dans sa totalité, la CN 97-018-059(B) annule la précédente CN 96-261-053(B) qui rendait obligatoire, avant la mise en ligne de l'avion, le déclenchement des disjoncteurs pour isoler électriquement les PEH des circuits hydrauliques Jaune et Vert. Aux fins d'opérations au sol, il avait été permis de reconnecter électriquement les PEH associées aux circuits hydraulique Jaune et Vert, à condition que le test diélectrique effectué sur celles-ci soit satisfaisant.

Les actions définies dans la CN 97-018-059(B) sont destinées à prévenir un incendie pouvant provenir d'une mise en service délibérée ou fortuite d'une PEH et ce quel que soit le circuit - Jaune, Vert ou Bleu - et dans n'importe quelle situation de l'avion - en vol ou au sol.

La Révision 1 de cette CN introduisait une première alternative en permettant l'utilisation de PEH déposées comme unité de puissance hydraulique auxiliaire au sol (GSE) en suivant les instructions fournies par le constructeur.

La Révision 2 de cette CN introduisait une deuxième alternative autorisant l'installation permanente de 1, 2 ou 3 PEH pour satisfaire partiellement ou totalement aux exigences de la présente CN.

La Révision 3 de cette CN en limite l'applicabilité aux seuls modèles d'AIRBUS A340 dont la liste figure dans le paragraphe 1.

3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :

3.1. Généralités :

La solution initiale, la première ou la deuxième alternative peuvent être indépendamment appliquées à chaque circuit hydraulique.

3.2. Actions :

Impératives telles qu'indiquées, sauf si déjà accomplies.

Afin de prévenir un incendie provenant d'une PEH utilisée pour pressuriser les circuits hydrauliques Jaune, Vert ou Bleu, prendre les mesures suivantes dans les 48 heures à compter de la réception de la cette CN à l'édition originale, ou au plus tard lors du prochain retour à la base principale :

Débrancher et isoler électriquement les PEH des circuits hydrauliques Jaune, Vert et Bleu en suivant les instructions contenues dans le "All Operator Telex" (AOT) AIRBUS 29-21 Rév. 1.

3.3. Actions alternatives :

3.3.1. Première alternative

3.3.1.1. En remplacement des instructions stipulées au § 4.2.1. de l'AOT 29-21 Rév. 1, déposer les trois PEH de chaque circuit hydraulique conformément à la modification AIRBUS 45447 ou au BS AIRBUS A340-29-4041.

3.3.1.2. Suivre les instructions stipulées aux § 4.2.2. et 4.2.3. de l'A.O.T. 29-21 Rév. 1 avant la mise en ligne de l'avion.

Nota 1 : La fermeture des disjoncteurs de PEH (cf. § 4.2.2. de l'A.O.T. 29-21 Rév. 1) n'est autorisée que pendant l'utilisation temporaire au sol du groupe auxiliaire (GSE) Réf. : 98F12303002000.

Nota 2 : Les procédures opérationnelles et de maintenance qui nécessitent la pressurisation des circuits hydrauliques peuvent être réalisées en utilisant le groupe auxiliaire (GSE) ou suivant les instructions du § 5 de l'A.O.T. 29-21 Rév 1.

3.3.2. Deuxième alternative

3.3.2.1. Déposer les trois PEH Réf. 849377 de chaque circuit hydraulique conformément à la modification AIRBUS 45447 ou au BS AIRBUS A340-29-4041.

3.3.2.2. Installer 1 ou 2 ou 3 PEH VICKERS Réf. 693335 ou ABEX Réf. 4205602 selon les instructions suivantes :

3.3.2.2.1. VICKERS Réf. 693335

Modifications AIRBUS 45381 (circuit jaune) ou 45387 (circuit vert) ou 45384 (circuit bleu) ou les BS AIRBUS A340-29-4035 (circuit jaune) ou A340-29-4036 (circuit vert) ou A340-29-4037 (circuit bleu).

3.3.2.2.2. ABEX Réf. 4205602

Modifications AIRBUS 45382 (circuit jaune) ou 45388 (circuit vert) ou 45385 (circuit bleu) ou les BS AIRBUS A340-29-4038 (circuit jaune) ou A340-29-4039 (circuit vert) ou A340-29-4040 (circuit bleu).

.../...

REF. : AIRBUS A340 All Operator Telex. 29-21 Révision 1 du 08/01/1997
Bulletin Service AIRBUS A340-29-4041
Bulletin Service AIRBUS A340-29-4035
Bulletin Service AIRBUS A340-29-4036
Bulletin Service AIRBUS A340-29-4037
Bulletin Service AIRBUS A340-29-4038
Bulletin Service AIRBUS A340-29-4039
Bulletin Service AIRBUS A340-29-4040
(toute Révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable).

| Cette Révision 3 remplace la CN 97-018-059(B) R2 du 18 juin 1997.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

**CN originale : Dès réception de la CN télégraphique
à compter du 09 JANVIER 1997**
**Révision 1 : Dès réception de la CN télégraphique
anglaise à compter du 26 FEVRIER 1997**
Révision 2 : Dès réception, à partir du 18 JUIN 1997
Révision 3 : 01 MARS 2003

|