

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 A340-200/-300

Servo-commandes de profondeur - Embout à rotule Frankenjura (ATA 27)

1. APPLICABILITE :

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

Note : Tous les avions livrés à compter du numéro de série 246 inclus et les numéros de série 235, 239 et 242 ont été contrôlés en production et sont conformes aux exigences de cette Consigne de Navigabilité (CN) à condition que les servo-commandes n'aient pas été déposées et remplacées en exploitation depuis la livraison des avions.

2. RAISONS :

Un cas de rupture de tige de piston d'une servo-commande de profondeur et deux cas de tige retrouvée tordue ont été rapportés par des opérateurs.

Cette rupture ou déformation de la tige provient d'un dur de l'articulation de l'embout à rotule en extrémité de tige, provenant de la migration de l'intercalaire à rotule qui génère des efforts excessifs dans la tige.

Dans les trois cas, l'intercalaire à rotule avait migré.

En cas de rupture de tige de piston des 2 servo-commandes de profondeur active et passive du même côté, la gouverne de profondeur n'est plus amortie ni contrôlable.

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

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Sauf si déjà accomplies, les mesures suivantes sont rendues impératives à la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente CN à l'édition originale :

3.1. Les actions du paragraphe 4 de l'All Operators Telex (AOT) AIRBUS 27-24 Révision 1 du 10 décembre 1998 sont rendues impératives dans les 500 heures de vol au plus tard à compter de la DEV de la présente CN à l'édition originale.

Ces actions concernent toutes les servo-commandes installées en position active et passive sur avions les servo-commandes en situation de rechange.

3.2. Restituer au fournisseur SAMM tous les embouts à rotule (FRANKENJURA) déposés provenant de l'avion ou des rechanges.

REF. : AOT AIRBUS 27-24 Rév. 1 du 10/12/1998

| Cette Révision 1 remplace la CN originale 98-541-109(B) éditée le 30 décembre 1998.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

| **CN originale : 09 JANVIER 1999**
Révision 1 : 30 AOUT 2003