

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 INDUSTRIE

Avions A340

Délestage carburant (ATA 28)

APPLICABILITE :

Cette Consigne de Navigabilité (CN) s'applique aux avions AIRBUS INDUSTRIE A340 modèles -211, -212, -213, -311, -312 et -313, tous numéros de série.

RAISONS :

Suite à une panne contenue du moteur n° 4 d'un avion A340, le moteur n° 4 a été coupé par le pilote conformément à la procédure associée à une panne moteur. Les vannes de séparation carburant des réservoirs internes droit et gauche ont été fermées, comme indiqué dans la procédure, si un dommage est suspecté afin d'isoler les parties avant et arrière du réservoir interne.

L'équipage de conduite par la suite a décidé d'interrompre le vol, de faire demi-tour en effectuant au préalable un délestage de carburant (jettison).

Une fois l'opération de délestage terminée, les moteurs n° 2 et n° 3 ont décéléré et un message d'alarme basse pression des pompes carburant et secours carburant n° 2 et n° 3 s'est produit.

La Révision 1 de cette CN introduit une nouvelle procédure de "délestage carburant" mise en place par le constructeur insérée dans le Manuel de Vol par la révision temporaire T/R 4.03.00/24 moins contraignante que la précédente.

ACTIONS :

Afin de prévenir un manque d'alimentation carburant moteur suite à une opération de délestage carburant lorsque les vannes de séparation réservoir interne sont fermées, la mesure suivante était rendue impérative à la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale :

- Appliquer pour tout vols dès réception de cette CN les recommandations opérationnelles fournies dans le paragraphe 4 de l'Operator Information Telex/Flight Operations Telex (O.I.T/F.O.T) AIRBUS INDUSTRIE REF. AI/SE 999.0139/00/BB du 08/09/2000, qui interdit toute opération de délestage carburant (jettison) si les vannes de séparation du réservoir interne droit ou gauche sont fermées.

A compter de la date d'entrée en vigueur de la Révision 1 de cette CN, la procédure qui suit est applicable, elle annule et remplace les recommandations opérationnelles citées ci-dessus qui étaient applicables pour tous vols dès réception de la présente CN à l'édition originale :

"FUEL JETTISON

When close to the landing airfield :

Switch/check L+R INR TK SPLIT off

Note : if jettison is required, it is allowed to switch off L+R INR TK SPLIT even following a fuel Leak. In this case monitor carefully the remaining fuel quantity on FQI.

Check that the T TANK MODE is in AUTO

Switch on the JETTISON ARM and JETTISON ACTIVE pushbuttons

Note : monitor the CG during jettison operation

To stop manually jettison operation

Switch off the JETTISON ARM and JETTISON ACTIVE pushbuttons."

Nota : la procédure ci-dessus a été introduite dans le Manuel de Vol constructeur par la T/R n° 4.03.00/24 approuvée par la DGAC le 23 janvier 2001.

L'incorporation de cette T/R (ou toute révision ultérieure approuvée) ou de la présente CN dans le manuel d'opération de l'avion et son application par les équipages permet d'assurer la conformité à cette CN.

REF. : O.I.T/F.O.T AIRBUS INDUSTRIE réf. AI/SE 999.0139/00/BB du 08/09/2000.
Manuel de Vol

Cette Révision 1 remplace la CN 2000-403-153(B) émise le 04 octobre 2000.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

CN originale : Dès réception de la CN télégraphique
à compter du 11 SEPTEMBRE 2000

Révision 1 : 17 MARS 2001