

# 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

Inverseur de poussée -  
Inspection et remplacement des ferrures de portes (ATA 78)

#### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A340, modèles -211, -212, -213, -311, -312 et -313, tous numéros de série, équipés de turboréacteurs CFM56-5C, tous modèles, et n'ayant pas reçu en production la modification AIRBUS 47422, ni modifiés selon le Bulletin Service (BS) AIRBUS A340-78-4018.

#### 2. RAISONS :

Deux utilisateurs ont rencontré un cas de signal "rev unlock" au cockpit en raison de la rupture en fatigue de la ferrure supérieure du galet de porte pivotante du système de verrouillage de l'inverseur de poussée. Ces deux événements ont conduit à un déroutement.

En cas de rupture de cette ferrure, le galet peut se détacher conduisant à la perte de la fonction de verrouillage primaire. La porte concernée serait néanmoins retenue par son verrou secondaire.

La Consigne de Navigabilité (CN) 1998-543-105 (B) R3, qui traite du même sujet, est remplacée par la présente CN et est annulée par sa révision 4.

La présente CN reprend l'inspection de la CN 1998-543-105(B) R3 jusqu'à l'application de l'action terminale rendue impérative au seuil défini dans le paragraphe 3.4.

La Révision 1 de la présente 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 :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de la présente CN à l'édition originale :

**3.1. Inspection :**

- 3.1.1.** - Avant accumulation par les inverseurs de poussée de 7 000 heures de vol ou 1 200 cycles depuis neufs, à la première de ces deux échéances atteinte,  
ou,  
- dans les 500 heures de vol à compter du 30 décembre 1998 (DEV de la CN 98-543-105(B) à l'édition originale)  
à la dernière de ces deux échéances atteinte,

inspecter les ferrures supérieures et inférieures suivant le BS AIRBUS A340-78-4017 et déposer suivant ce même BS toute ferrure trouvée criquée.

Nota : Le BS AIRBUS A340-78-4017 est un moyen de conformité équivalent au BS CFMI 78-A057 (qui couvre le même BS BFG RA340 A78-57).

- 3.1.2.** Renouveler cette inspection à des intervalles n'excédant pas 500 heures de vol.

- 3.1.3.** Chaque inverseur ayant subi des vibrations importantes de N1 et/ou N2, signalées par l'indication de vibrations importantes en poste de pilotage, doit être inspecté conformément aux instructions ci-dessus avant le prochain vol qui suit l'indication de vibrations importantes, indépendamment des heures de vol et cycles accumulés par le moteur.

- 3.1.4.** Les résultats de l'inspection précitée seront rapportés à AIRBUS quels qu'ils soient.

**3.2. Désactivation des inverseurs de poussée :**

Si l'inspection requise dans le § 3.1. ci-dessus ne peut pas être réalisée ou si des pièces criquées ne peuvent pas être remplacées immédiatement, désactiver l'inverseur en suivant la procédure AMM 78-30-00-040-802.

La désactivation des inverseurs doit respecter les critères définis dans le préambule MMEL.

Il est rappelé aux utilisateurs la limitation à trois jours calendaires de désactivation imposée à tous les inverseurs qui n'ont pas été modifiés conformément à l'AOW/CFM56-97-017 de BF GOODRICH et à l'All Operators Telex (AOT) A340/AOT 78/06 d'AIRBUS daté du 28 mai 1998 et la nécessité d'effectuer un test fonctionnel du verrou secondaire avant de désactiver les inverseurs (Cf. AMM tâche 78-31-41-720-050).

**3.3. Méthode équivalente de conformité à la présente CN :**

L'installation d'un jeu complet de ferrures neuves de conception ancienne permet de reporter l'inspection répétitive requise au paragraphe 3.1.2. de la présente CN jusqu'à la nouvelle accumulation de 7 000 heures de vol ou 1 200 cycles depuis cette installation, la première des deux échéances atteinte.

L'installation de nouvelles ferrures n'annule pas l'exigence d'inspection exprimée au paragraphe 3.1.3. de la présente CN lorsque des vibrations importantes de N1 et/ou N2 sont signalées par l'indicateur de vibrations du poste de pilotage.

**3.4. Action terminale :**

Avant le 31 décembre 2002, installer les ferrures de nouvelle conception conformément aux instructions du BS AIRBUS A340-78-4018.

Cette installation constitue une action terminale qui annule les exigences d'inspection de la présente CN.

.../...

---

REF. : AOW BF GOODRICH A340/CFM56-98-021  
AOT AIRBUS A340 78-06  
Bulletin Service CFMI 78-A057  
Bulletin Service BFG RA340 A78-57  
Bulletin Service AIRBUS A340-78-4017  
Bulletin Service AIRBUS A340-78-4018  
Toute révision ultérieure approuvée de ces 2 derniers BS est acceptable.

---

| Cette Révision 1 remplace la CN originale 2000-438-154(B) diffusée le 18 octobre 2000.

---

**DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :**

| **Edition originale : 28 OCTOBRE 2000**  
**Révision 1 : 27 SEPTEMBRE 2003**