

# 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

Empennage vertical - Désynchronisation des servocommandes de direction (ATA 27, 55)

#### APPLICABILITE :

Avions AIRBUS INDUSTRIE A340 modèles -211, -212, -213, -311, -312, et -313 tous numéros de série à l'exception de ceux ayant reçu en production la modification AIRBUS INDUSTRIE 48110.

#### RAISONS :

Un opérateur d'avion A330 a rapporté plusieurs cas de durs de fonctionnement du palonnier, en vol et lors de tests au sol.

Cette situation est engendrée par une désynchronisation des trois servocommandes qui actionnent la gouverne de direction, à la suite d'un écart de procédure lors de l'ajustement des servocommandes.

Cette désynchronisation conduit à des charges structurales importantes qui génèrent des criques sur les ferrures d'attaches des servocommandes.

Non corrigée, cette situation pourrait compromettre l'intégrité structurale de ces ferrures.

Cette Consigne de Navigabilité (CN) vise à détecter puis prévenir une possible désynchronisation des servocommandes et des dommages structuraux associés.

Pour profiter de l'accès à la zone de l'avion concernée par la présente CN, l'inspection du TLU (Travel Limitation Unit) est également rendue impérative.

#### ACTIONS :

Les mesures suivantes sont rendues impératives à la date d'entrée en vigueur de la présente CN :

**A. INSPECTION**

1. Avant le 1<sup>er</sup> septembre 2002, réaliser l'inspection du TLU ainsi qu'un contrôle de synchronisation des servocommandes de la gouverne de direction conformément aux instructions du Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE (BS) A340-27-4088 et rapporter les résultats de l'inspection quels qu'ils soient à AIRBUS INDUSTRIE.
2. Selon les valeurs de désynchronisation relevées, appliquer les actions correctives de remplacement et/ou réajustement définies dans le BS A340-27-4088.
3. Dans le cas où les valeurs de désynchronisation relevées ont nécessité le remplacement d'au moins une servocommande au titre du paragraphe A.2 ci-dessus :
  - a) Avant le prochain vol de l'avion, sur la ou les servocommande(s) de direction trouvée(s) désynchronisée(s), réaliser l'inspection des ferrures d'attaches et mettre en œuvre les actions correctives éventuelles, conformément aux instructions du Bulletin Service A340-55-4026.
  - b) Renouveler les actions du paragraphe a) ci-dessus à des intervalles n'excédant pas ceux définis par le BS A340-55-4026, en fonction de la configuration de l'avion et de la méthode d'inspection retenue.
  - c) Rapporter les résultats des inspections, quels qu'ils soient à AIRBUS INDUSTRIE

**B. MODIFICATION :**

Avant le 1<sup>er</sup> septembre 2002, installer les nouvelles plaquettes d'avertissement à l'attention du personnel de maintenance, conformément aux instructions du BS A340-27-4086.

L'application du BS A340-27-4086 doit être simultanée ou antérieure au contrôle de synchronisation des servocommandes requis au titre du paragraphe A1 de la présente CN.

---

REF. : Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A340-27-4088  
Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A340-55-4026  
Bulletin Service AIRBUS INDUSTRIE A340-27-4086  
(toute révision ultérieure approuvée de ces BS est acceptable).

---

**DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 12 MAI 2001**