

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 A319, A320 et A321

Court-circuit sur les câbles d'alimentation des pompes à carburant (ATA 24, 28)

1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A319, A320 et A321 tous modèles certifiés, tous numéros de série, à l'exception des avions ayant reçu application en production des deux modifications AIRBUS n° 30861 et 31612 (ou du Bulletin Service AIRBUS A320-28-1093 en service).

2. RAISONS :

Plusieurs appareils ont été retrouvés avec l'isolant des câbles d'alimentation des pompes de réservoir carburant de voilure (côtés droit et gauche) endommagés au niveau des carénages situés à l'intrados de la voilure et dans lesquels ils cheminent. Ce défaut n'est pas lié à un problème de vieillissement et par conséquent peut concerner des appareils récemment sortis de production.

Cet endommagement peut entraîner un arc électrique entre le conducteur du câble et la peau extérieure du réservoir à carburant qui peut être alors érodée. L'analyse a démontré que le risque d'inflammation de vapeur de carburant pendant le vol est extrêmement improbable. Cependant, d'une part, le risque d'une inflammation limitée au sol ne peut être exclu et d'autre part les dommages engendrés peuvent réduire l'intégrité structurale de la voilure.

La Consigne de Navigabilité (CN) 2000-419-154(B) a été diffusée pour limiter le risque d'arc électrique entre les conducteurs des câbles d'alimentation des pompes de réservoir carburant de voilure et la surface de la structure de la voilure, en faisant réviser la section Limitations du Manuel de Vol Avion et en rendant obligatoire une inspection en cas de déclenchement d'un disjoncteur 1QA, 2QA, 7QA ou 8QA d'une pompe de réservoir carburant de voilure.

Cette nouvelle CN reprend les exigences de la CN 2000-419-154(B) R1 requises jusqu'à l'application d'une modification impérative qui consiste en :

- des carénages sous voilure de nouvelle conception
- des protections de câbles améliorées
- un support de guide câble de nouvelle conception.

.../...

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

- 3.1.** Dans les 10 jours suivant le 14 octobre 2000 (date d'entrée en vigueur de la CN 2000-419-154(B) à l'édition originale), réviser la section Limitations du Manuel de Vol Avion comme suit :

"SYSTEME CARBURANT**En cas de déclenchement d'un disjoncteur 1QA, 2QA, 7QA ou 8QA
d'une pompe de réservoir carburant de voilure, ne pas ré-enclencher"**

La conformité à ce paragraphe peut être réalisée en insérant cette Consigne de Navigabilité ou la révision AFM TR 2.04.00/31 au Manuel de Vol Avion.

- 3.2.** En cas de déclenchement d'un disjoncteur 1QA, 2QA, 7QA ou 8QA d'une pompe de réservoir carburant de voilure, pour vérifier l'absence d'endommagement lié à un phénomène d'arc électrique, démonter les carénages de la pompe à carburant concernée pour réaliser des inspections visuelles.

Toutefois, l'avion peut être remis en service sans démonter le carénage de la pompe carburant, si le disjoncteur de la pompe carburant de voilure en cause est sécurisé ouvert en accord avec une MEL approuvée ou acceptée (basée sur la MMEL 28-21 approuvée), pour un délai maximum de 10 jours après lequel les actions suivantes doivent être réalisées :

- peau de la voilure située au droit du carénage :

En cas de dommage structural, réparer la structure endommagée avant le vol suivant en accord avec le manuel de réparation structurale (SRM) ou une autre méthode approuvée.

- carénage :

En cas de détection d'un dommage du carénage, avant le vol suivant, le remplacer par un carénage navigable en utilisant les procédures appropriées pour l'installation et la mise en place des joints.

- câble électrique :

En cas de détection de dommage, avant le vol suivant, remplacer le câble avec un nouveau câble ou le réparer en accord avec le Manuel de Câblage de l'avion (AWM), Manuel de Pratiques Electriques Standard (ESPM), chapitre 20.

Dans tous les cas de détection de dommage (câblage électrique, carénage ou peau de voilure), rapporter les faits dans les dix jours suivant l'inspection à AIRBUS. Le rapport doit comporter la nature des dommages, le numéro de série de l'appareil, ses cycles et heures de vol et les dernières actions de maintenance accomplies sur la pompe, le carénage ou le câblage incriminé.

ATTENTION : Afin d'éviter un endommagement du câble électrique lors du remontage du carénage, prendre soin de ne pas pincer le câble électrique de pompe.

Nota : Les actions de recherche de panne suite à déclenchement d'un disjoncteur de réservoir carburant de voilure sont couvertes par le manuel de recherche de pannes de l'aéronef (Trouble Shooting Manual), chapitre 28.

- 3.3.** Avant le 30 avril 2004, modifier les harnais des pompes carburant et les carénages sous voilure, conformément aux instructions du Bulletin Service AIRBUS A320-28-1093.

Cette action rend caduques les exigences des paragraphes 3.1. et 3.2. ci-dessus.

.../...

REF. : Manuel de Vol - Révision AFM TR 2.04.00/31
Bulletin Service AIRBUS A320-28-1093
Toute révision ultérieure de ce BS est acceptable.

La présente CN remplace la CN 2000-419-154(B) qui est annulée.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

Dès réception à compter du 30 AVRIL 2002