

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

Train d'atterrissage - Grippage du mécanisme de rétraction (ATA 32)

1. MATERIELS CONCERNES :

Avions AIRBUS A340, modèles -211, -212, -213, -311, -312 et 313, tous numéros de série, en exploitation depuis plus de six mois à la date d'entrée en vigueur de la présente Consigne de Navigabilité (CN) à l'édition originale.

Nota : Les avions ayant moins de six mois d'exploitation et les avions n'ayant pas encore été livrés, à la date du 25 mai 2002, ne sont pas concernés par la présente CN.

2. RAISONS :

En approche et après sortie des trains, l'équipage d'un A330 a rapporté un message d'avertissement sur l'ECAM < L/G LH LENGTHENING FAULT > et un message préventif ADVISORY pour maintenir le levier du train d'atterrissage en position basse.

Après atterrissage, l'amortisseur du train principal gauche a été trouvé en butée haute dans la jambe de train.

Les investigations ont mis en évidence d'une part la position incorrecte du détecteur de proximité du mécanisme de rétraction (< Shortening Mecanism >, ou SM) en raison d'une défaillance de la bielle de liaison et d'autre part le desserrement d'un boulon à l'intérieur de la fixation principale. En outre, des points de corrosion ont été trouvés sur l'axe du mécanisme de rétraction SM8 < Non-Nickel Underchrome > causant son blocage dans la bielle supérieure du SM, tout en permettant sa rotation dans la bielle inférieure. Ce blocage a provoqué une défaillance du frein de rétention de l'axe, le train principal gauche étant alors verrouillé bas mais avec un allongement court.

En combinaison avec une perte du circuit hydraulique vert, cette situation non corrigée pourrait rendre le mécanisme < FREE FALL > du train inopérant.

Le but de cette CN est d'exiger en premier temps une inspection visuelle de l'ensemble de l'axe du mécanisme de rétraction et un graissage des biellettes supérieure et inférieure du mécanisme de rétraction.

Le but de la Révision 1 est d'exclure des matériels concernés le modèle récemment certifié A340-642, équipé d'un mécanisme de rétraction différent des autres modèles.

Cette Révision 2 a pour objet d'ajouter un nota au paragraphe matériels concernés afin de clarifier l'applicabilité de cette CN.

3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :

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

Sauf si déjà accompli, dans les 700 heures de vol ou dans les 8 semaines qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente CN à l'édition originale, à la première de ces deux échéances atteinte :

- 3.1.** Effectuer un graissage des bielles supérieure et inférieure du mécanisme de rétraction du train d'atterrissage et les mesures correctives si nécessaire, conformément aux instructions de l'AOT AIRBUS A340-32A4189 paragraphes 4.2.1. et 4.3.
- 3.2.** Pour les avions n'ayant pas reçu application de la modification AIRBUS 46904 en production (ou Bulletin Service AIRBUS A340-32-4134), effectuer une inspection visuelle de l'axe SM8 et les mesures correctives si nécessaire, conformément aux instructions de l'AOT AIRBUS A340-32A4189 paragraphes 4.2.2. et 4.3.

REF. : AIRBUS ALL OPERATORS TELEX A340-32A4189 du 26 mars 2002.

La présente Révision 2 remplace la CN 2002-265(B) R1 du 24/07/2002.

DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

CN Originale : 25 MAI 2002
Révision 1 : 03 AOUT 2002
Révision 2 : 18 JANVIER 2003