

# 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

Défaillance DDRMI THALES AVIONICS (ATA 34)

#### 1. MATERIELS CONCERNES :

- Avions AIRBUS A319 tous modèles certifiés, tous numéros de série (MSN) à partir du 0910 inclus équipés de l'un des Digital Distance and Radio Magnetic Indicators (DDRMI) THALES AVIONICS dont les PN sont indiqués en Nota 3.
- Avions AIRBUS A320 tous modèles certifiés, tous numéros de série (MSN) à partir du 0844 inclus équipés de l'un des DDRMI THALES AVIONICS dont les PN sont indiqués en Nota 3.
- Avions AIRBUS A321 tous modèles certifiés, tous numéros de série (MSN) à partir du 1012 inclus équipés de l'un des DDRMI THALES AVIONICS dont les PN sont indiqués en Nota 3.

et

- Tous les autres avions AIRBUS A319/A320/A321 équipés de l'un des DDRMI THALES AVIONICS dont les PN sont indiqués en Nota 3 et :
  - avec DDRMI THALES AVIONICS de numéro de série différent de celui enregistré sur le Aircraft Inspection Report délivré lors de leur fabrication,
  - ou
  - avec DDRMI THALES AVIONICS ayant fait l'objet d'une remise en état ou prévus d'être remis en état après mai 1999.

**Nota 1 :** Cette Consigne de Navigabilité (CN) n'est pas applicable aux avions ayant reçu la modification AIRBUS 32414 ou 32415 ou 32416 ou 32417(DDRMI PN 63540-041-3, 63543-150-4, 63543-250-3 et 63543-253-3) en production ou le Bulletin Service AIRBUS (BS) A320-34-1264 Révision 1 en exploitation.

**Nota 2 :** THALES AVIONICS était anciennement connu comme "SEXTANT" ou "SEXTANT AVIONIQUE".

**Nota 3 :** Liste des DDRMI affectés :

- DDRMI PN 63543-150-3
- DDRMI PN 63543-150-2
- DDRMI PN 63543-150-1
- DDRMI PN 63543-250-1
- DDRMI PN 63543-250-2
- DDRMI PN 63543-253-2
- DDRMI PN 63540-041-2

.../...

## 2. RAISONS :

De nombreux utilisateurs ont signalé le déclenchement du disjoncteur du circuit du DDRMI, suivi de la perte, sur les écrans et pour la navigation, des informations du VOR et du DME.

Les investigations ont montré que le transformateur d'alimentation du DDRMI se mettait en court-circuit, conduisant à la perte du 115 V alternatif pour les systèmes connectés aux bus ARINC 429 du DDRMI.

Les calculateurs pouvant être mis en cause sont : VOR 1/2, DME 1/2, ADF 1/2, DMC 1/2/3, CFDIU, CDU-ADIRS, ADIRS 1/3, FQIC, DMU, FAC 2, FMGC 2, BSCU, SEC 2, ELAC 2, MMR 1, SEC 3.

La conséquence d'une telle situation peut être la perte des données provenant de ces calculateurs et transmises aux autres systèmes, et la dégradation, voire une totale défaillance, du fonctionnement de ces calculateurs.

La CN 2002-150(B) a été diffusée pour prévenir, suite à une défaillance du DDRMI, la perte possible en vol d'un équipement essentiel par une mise hors service temporaire du DDRMI.

Le but de la présente CN est d'étendre l'application de la mise hors service temporaire du DDRMI aux avions équipés de DDRMI sur lesquels est installé un transformateur d'alimentation à l'amendement B, DDRMI précédemment exclus des matériels concernés.

Une analyse de sécurité réalisée par AIRBUS démontre que tous les types de vol (y compris les vols ETOPS) peuvent être effectués, sans limitation de temps, avec un DDRMI hors service.

Cette CN remplace la CN 2002-150(B) qui est annulée.

La Révision 1 de cette CN corrige le Nota 1.

La Révision 2 de cette CN fait référence au BS A320-34-1264 Révision 1 qui permet la réactivation d'un DDRMI de PN 63540-041-3, 63543-150-4, 63543-250-3 ou 63543-253-3 et la restauration de l'intervalle de rectification de la Master Minimum Equipment List MMEL item 34-22-02 a.

## 3. ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :

Sauf si déjà accompli, dans les 7 jours suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN à l'édition originale, effectuer la mise hors service du DDRMI conformément aux instructions données dans l'AIRBUS AOT A320-34A1262 Révision 01 paragraphe 4.

Le vol avec un compas de secours inopérant (Master Minimum Equipment List MMEL item 34-22-02 a) n'est autorisé qu'avec un intervalle de rectification "B".

**Nota 4** : Cette CN remplace la MMEL pour définir les conditions de vol avec un DDRMI inopérant (réf. 34-57-01). En conséquence, cette CN pourra remplacer toute limitation relative au DDRMI figurant dans la Minimum Equipment List (MEL), conformément à l'AOT A320-34A1262 Révision 01 paragraphe 3.5.

---

REF.: AIRBUS All Operator Telex (AOT) A320-34A1262 Révision 01 du 21 août 2002.  
Bulletin Service AIRBUS A320-34-1264 Révision 1  
(Toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

---

Cette Révision 2 remplace la CN 2002-458(B) R1 diffusée le 02 octobre 2002.

---

### DATES D'ENTREE EN VIGUEUR :

**CN originale et Révision 1** : Dès réception de la CN télégraphique  
à compter du 30 AOUT 2002  
**Révision 2** : 08 NOVEMBRE 2003