

# 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 A330 et A340-200/300

Défaillance DDRMI THALES AVIONICS (ATA 34)

#### 1. MATERIELS CONCERNES :

AIRBUS A330, A340-200 et A340-300, tous modèles certifiés, tous numéros de série (MSN) à partir du MSN 0254 inclus, équipés de Digital Distance Radio Magnetic Indicator (DDRMI) THALES AVIONICS de référence (PN) 63543-253-1 ou PN 63543-253-2,

et

tous les AIRBUS A330, A340-200 et A340-300 équipés de DDRMI THALES AVIONICS PN 63543-253-1 ou PN 63543-253-2 :

- possédant un numéro de série (SN) différent de celui enregistré sur le rapport d'inspection délivré lors de leur fabrication,

ou

- 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 50453 (DDRMI PN 63543-253-3) en production ou le Bulletin Service (BS) AIRBUS A330-34-3113 Révision 01 ou BS AIRBUS A340-34-4122 Révision 01 en exploitation.

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

#### 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 une fuite de 115 V alternatif pouvant affecter les systèmes connectés au 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, CMC 1/2, SDU, ADIRS 1/3, DMU, FWC 1/2, FMGEC 2, MCDU 2, FCPC 2/3, XCVR, FCMC 2, ISIS.

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 2002-151(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.

La présente CN remplace la CN 2002-151(B) R1.

Le but de la Révision 1 était de préciser, dans le paragraphe 1, que la présente CN est applicable aux PN 63543-253-1 ou PN 63543-253-2 (au lieu de PN 63543-253-1 et PN 63543-253-2 dans l'édition originale) et qu'il n'y a qu'un seul DDRMI à bord des avions.

Cette Révision 2 fait référence aux BS AIRBUS A330-34-3113 Révision 01 et BS AIRBUS A340-34-4122 Révision 01 qui permettent de réactiver le DDRMI par l'installation du PN 63543-253-3 et de restaurer 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 les All Operators Telex AIRBUS (AOT) A330-34A3109 Révision 01 et A340-34A4120 Révision 01, paragraphe 4.

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

**Nota 3 :** 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 aux AOT AIRBUS A330-34A3109 Révision 01 et A340-34A4120 Révision 01, paragraphe 3.5.

---

**REF. :** - All Operators Telex AIRBUS A330-34-A3109 Révision 01 du 21 août 2002  
- All Operators Telex AIRBUS A340-34-A4120 Révision 01 du 21 août 2002  
- Bulletin Service AIRBUS A330-34-3113 Révision 01  
- Bulletin Service AIRBUS A340-34-4122 Révision 01  
(toute révision ultérieure approuvée de ces documents est acceptable).

---

Cette Révision 2 remplace la CN 2002-459(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 : 30 AOUT 2003**