

	<b>CONSIGNE DE NAVIGABILITE</b> <b>N° F-2004-133</b>	Diffusion : <b>B</b>	Date d'émission : <b>4 août 2004</b>	Page : <b>1/2</b>
Direction générale de l'aviation civile France  Edition du GSAC	Cette consigne de navigabilité est publiée par la DGAC pour le compte de l'AESA, autorité du pays de conception du matériel concerné.		<i>Cette consigne de navigabilité fait l'objet d'une traduction en anglais. Le texte français constitue la référence.</i>	
	<b>Un aéronef concerné par une consigne de navigabilité ne peut être utilisé qu'en conformité avec les exigences de cette consigne de navigabilité, sauf accord de l'autorité du pays d'immatriculation.</b>			
Airworthiness Directive(s) étrangère(s) correspondante(s) : <b>Sans objet</b>	Consigne(s) de navigabilité remplacée(s) : <b>Néant</b>			
Responsable de la navigabilité du matériel : <b>AIRBUS SAS</b>	Type(s) de matériel(s) : <b>Avions A300-600</b>			
Certificat(s) de type n° 72 Fiche(s) de données n° 145				
Chapitre ATA : <b>29</b>	Objet : <b>Génération hydraulique - Interférence entre moyeu de RAT (Ram Air Turbine) et tuyauterie hydraulique</b>			

### 1. APPLICABILITE :

Avions AIRBUS A300-600, numéros de série 0812, 0813, 0815 à 0818, 0821 à 0828, 0836 à 0838 inclus.

### 2. RAISONS :

Lors d'une maintenance programmée, un opérateur a constaté un trou dans le moyeu de la RAT. La friction d'une des tuyauteries hydrauliques environnantes avec le moyeu de la RAT serait la cause de l'altération du moyeu. Suite à des investigations menées par le constructeur, une interférence similaire a été constatée sur un avion en phase de production.

Cette situation non corrigée pourrait conduire à une pénétration d'eau dans le corps de RAT et bloquer le mécanisme de régulation par effet de givre ou bien dégrader celui-ci par le biais des particules métalliques contenues dans la graisse de lubrification provenant de la friction entre le moyeu et la tuyauterie hydraulique.

Dans le pire des cas, la perte de la RAT et de sa fonction liée au blocage du mécanisme de régulation associée à une perte des deux moteurs est jugée catastrophique.

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

L'inspection qui suit est rendue impérative à compter de la date d'entrée en vigueur (DEV) de cette consigne de navigabilité (CN), sauf si déjà accomplie.

Au plus tard dans les 2 500 heures de vol à compter de la DEV de cette CN, et conformément aux instructions définies dans le Bulletin Service AIRBUS (BS) A300-29-6054 :

- 3.1. Effectuer une inspection visuelle du moyeu de RAT et de la tuyauterie hydraulique pour détecter des traces de frottement entre les deux éléments.
- 3.2. Si nécessaire, remplacer la RAT et/ou la tuyauterie hydraulique en tenant compte des critères contenus dans le BS A300-29-6054.



3.3. Corriger l'espacement entre le moyeu de la RAT et la tuyauterie hydraulique.

3.4. Corriger l'assemblage des tuyauteries hydrauliques situées à proximité de la RAT.

3.5. Reporter au constructeur les résultats d'inspection quels qu'ils soient.

4. **DOCUMENT DE REFERENCE :**

BS AIRBUS A300-29-6054.

Toute révision ultérieure approuvée de ce BS est acceptable.

5. **DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :**

14 août 2004.

6. **REMARQUE :**

Pour les questions concernant le contenu technique des exigences de cette CN, contacter :

AIRBUS SAS - Hubert ANGELIER - Fax : 33 5 61 93 45 80.

7. **APPROBATION :**

Cette CN est approuvée sous la référence AESA n° 2004-8062 du 27 juillet 2004.

**SUPERSEDED**